MODELARZ

Foto CAF — Wołoszczuk

Na okładce *Jerzy* Biskup z modelem *jachtu* klasy *„M”*

NUMER 9 (53) WRZESIEŃ 1959 CENA 2,50 zł

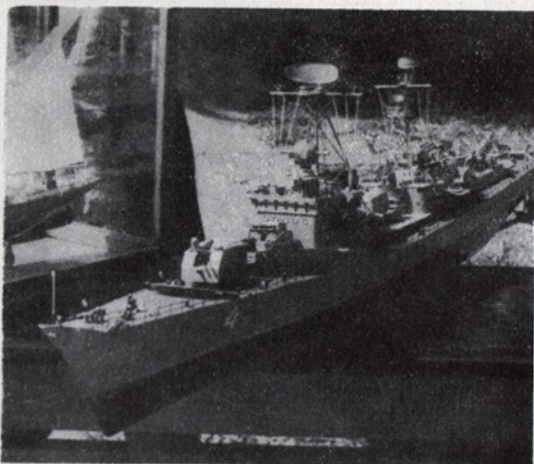
DOROBĘK MODELARZY RADZIECKICH

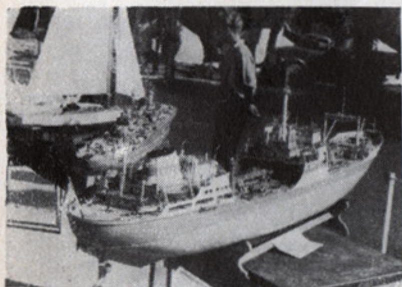


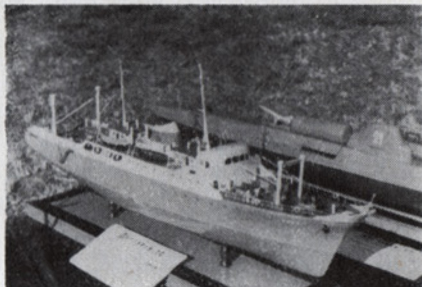
W czerwcu br. odbyły się w Kijowie kolejne zawody modeli pływających, zorganizowane przez Komitet Miejski DOSAAF. W zawodach wzięły udział modele: prędkościowe, żaglowe i redukcyjne pływające. Impreza stała się przeglądem olbrzymiego dorobku, jaki uzyskali modelarze RFRR w ciągu ostatnich lat.

Zamieszczamy kilka zdjęć z tych zawodów w celu przedstawienia uczestników i wykonanych przez nich modeli.

IGOR PIERIESTIUK
ZSRR







modelarz

Treść

„LETECKY MODELAR" DO NABYCIA W REDAKCJI

Zawiadamiamy o możliwości nabycia w naszej redakcji czechosłowackiego czasopisma modelarskiego „Letecky Modelar" (numery od 1 do 8 z 1959 r.).

Egzemplarze „Leteckego Modelara" wysyłamy zainteresowanym czytelnikom po uprzednim wpłaceniu kwoty 3,50 zł za jeden egzemplarz na nasze konto w PKO VI OM W-wa 99-9-420164. Na odcinku należy podać cel wpłaty.



TYDZIEŃ LOTNICTWA POLSKIEGO



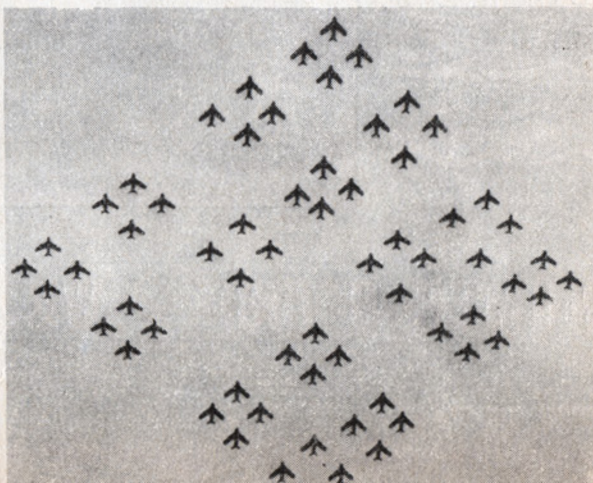


Tydzień Lotnictwa, który w tym roku obchodzony będzie w dniach od 6 do 13 września, stanie się wielką uroczystością dla „Małego Lotnictwa". Wystawy modelarskie, zawody regionalne i inne imprezy będą podsumowaniem osiągnięć „Małego Lotnictwa". Osiągnięcia te są duże. Fakt zdobywania przez naszych modelarzy lotniczych pierwszych miejsc na zawodach międzynarodowych świadczy o tych osiągnięciach. Popularność budowy modeli wśród młodzieży szkolnej jest niezbitym dowodem dużego zainteresowania lotnictwem, które ma tak bogate tradycje narodowe.

W tegorocznym tygodniu Lotnictwa przypomnijmy sobie o bohaterskich lotnikach walczących w 1939 r. przeciw najeźdźcy hitlerowskiemu. O lotnikach walczących na różnych frontach drugiej wojny światowej. O naszych lotnikach z bohaterskiego pułku „Warszawa", który pierwszy w 1944 r. zaczął gromić hitlerowców okopanych nad prastarą naszą Wisłą w okolicach Warki.

Nie zapomnijmy o dzielnych naszych pilotach ze współczesnych ponaddźwiękowych samolotów, którzy w defiladzie 22 Lipcowej pokazali wysoką technikę pilotażu, wzbudzając duże uznanie wśród zebranej publiczności i gości zagranicznych.

Niech hasło „Od modelu na samolot" znajduje coraz więcej zwolenników. Niech nasi wybitni lotnicy: Czesław Tański, Żwirko i Wigura staną się wzorem wytrwałości w pracy wszystkich młodych modelarzy.



NOWE DROGI
ROZWOJU MODELARSTWA

Modelarstwo doczekało się wreszcie uznania. Nie zdarzyło się to przypadkowo. Zadecydowała o tym coraz bardziej dotkliwie odczuwana potrzeba zwalczania analfabetyzmu technicznego wśród najmłodszych roczników młodzieży, potrzeba zbliżenia do niej zagadnień technicznych, upowszechniania nawyków posługiwania się najprostszymi narzędziami oraz rozbudzania zdrowego zainteresowania dla problemów techniki. Poszukiwanie dróg zmierzających do tego celu wykazało, że właśnie modelarstwo powinno być wykorzystane jako jedna z najbardziej atrakcyjnych form pracy w tej dziedzinie. W związku z tym, sprawom modelarstwa poświęciło ostatnio wiele uwagi Prezydium Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza, a więc tej organizacji, która obok innych zajmuje się modelarstwem w naszym kraju.



Uwieńczeniem pracy modelarzy jest oblatywanie modelu. Krakowscy modelarze oblatują model latająco-redukcyjnego samolotu

NIE TYLKO MODELARSTWO SZKUTNICZE

Analizując dotychczasową sytuację na odcinku modelarstwa w LPŻ, stwierdzono m. in. niesłuszność zawężania pracy w modelarniach Ligi niemal wyłącznie do modelarstwa szkutniczego. Nie rezygnując z tej specjalności, uznano za wskazane rozszerzenie zakresu dotychczasowej działalności przez wprowadzenie do tych modelarni również budownictwa modeli: lotniczych, kołowych, rakietowych i innych — w zależności od zainteresowań młodzieży.

W tej sytuacji, podejmując uchwałę w sprawie dalszego rozwoju modelarstwa w LPŻ, uznano za słuszne organizowanie odrębnych klubów modelarstwa, ustawionych i prowadzonych według zasad obowiązujących inne kluby specjalistyczne Ligi. Kluby te będą więc wybierały swoje rady i swoich delegatów na zjazdy powiatowe organizacji.



Pod czułym okiem instruktora Adama Wojnara z MDK — Kraków młodzi modelarze-szkutnicy budują modele jachtów

Foto: A. Mroczek

CENTRALNA RADA MODELARSTWA

Konsekwentnym następstwem decyzji o usamodzielnieniu klubów modelarskich było dalsze postanowienie w sprawie wydzielenia pewnej liczby etatów kadry pracowników biur ZG i ZW LPŻ oraz klubów wodnych w odrębny pion modelarstwa. Ilość etatów w tym pionie uzależniona została od liczebności szkolnej młodzieży.

Analogicznie do innych specjalności szkoleniowych Ligi, przy Zarządzie Głównym LPŻ zostanie powołany organ społeczny w postaci Centralnej Rady Modelarstwa LPŻ, natomiast przy Zarządach Wojewódzkich — Wojewódzkie Rady Modelarstwa LPŻ. Ukonstytuowanie się tych Rad stworzy warunki aktywnej pracy społecznej dla zasłużonych działaczy i miłośników wszystkich dziedzin modelarstwa.

ORIENTACYJNE CYFRY

Pragnąc, aby organizacja mogła przyczynić się do realizacji ogólno-

(Ciąg dalszy na str. 5)

25 LAT
pracy modelarskiej WŁADYSŁAWA NIESTOJA

W tym roku Władysław Niestoj obchodzi jubileusz dwudziestopięciolecia swej pracy w modelarstwie.

Osoba Władysława Niestoja znana jest naszym Czytelnikom z zamieszczanych publikacji modelarskich, osiągnięć sportowych w „Małym Lotnictwie" oraz ze współpracy z „Modelarzem" gdzie prowadzi redakcję działu modelarstwa lotniczego.

Z okazji obchodzonego jubileuszu poprosiliśmy Władysława Niestoja o podanie naszym Czytelnikom trochę szczegółów ze swej działalności modelarskiej na przestrzeni przebytego 25-lecia pracy modelarskiej.

— Panie Władysławie, od którego roku zajmuje się Pan budową modeli?

— Lotnictwem, a zarazem modelarstwem lotniczym interesowałem się od najmłodszych lat. Do budowy modeli przystąpiłem w 1934 r. będąc w gimnazjum, gdzie istniała modelarnia lotnicza. Również w tym roku startowałem w Zawodach Modeli Latających w Zbołbuszowie na Wołyniu.

— W jakich jeszcze zawodach modelarskich brał Pan udział przed wojną?

— W 1935 r. brałem udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających we Lwowie. W 1937 r. zdobyłem drugie miejsce w kategorii modeli z napędem gumowym — Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających — Masłów pod Kielcami. Na Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w 1938 r. w Stanisławowie zdobyłem trzy drugie miejsca w kat. modeli dowolnych z napędem gumowym.

W zorganizowanych w 1939 r. przed samą wojną Ogólnopolskich Zawodach w Świdniku pod Lublinem zdobyłem I miejsce w kat. wodnopłatów z napędem gumowym.



Władysław Niestoj w chwili puszczania szybowca na Zawodach Modeli Szybowców Zboczowych, rok 1939, Bodzów pod Krakowem



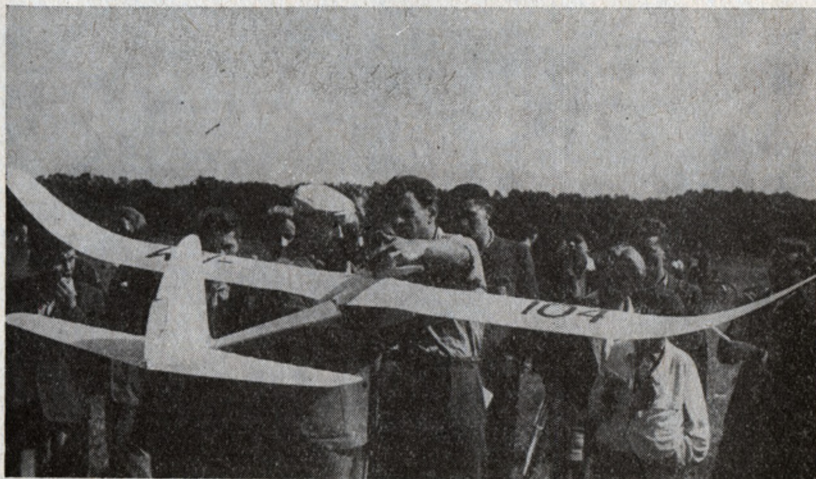
Zawody Modeli Latających Państw Demokracji Ludowej, Moskwa 1954 r.



Eliminacje przed Międzynarodowymi Zawodami Państw Demokracji Ludowej.



Eliminacje województwa kieleckiego w miejscowości Końskie, 1937 r.



Międzynarodowe Zawody Modeli Latających Praha — 1948 r. W. Niestoj przygotowuje model do lotu

NOWE DROGI ROZWOJU MODELARSTWA

(ciąg dalszy ze str. 3)

narodowego zadania politechnizacji młodzieży, ustalono orientacyjne cyfry szkolonych na okres kilku najbliższych lat. I tak: w 1960 r. szkolenie modelarskie LPŻ powinno objąć co najmniej 10.000 osób, w 1961 r. — 20.000, w 1962 r. 30.000, tak aby liczbę młodych wykonawców modeli doprowadzić rocznie do 50.000 osób.

Cyfra modelarzy szkolonych w ciągu jednego roku w modelarniach LPŻ sięga dotychczas 2400 osób. Stwierdzono, że liczba ta przeszkolona w br. powinna w roku następnym kontynuować dalsze zajęcia, jako modelarze zaawansowani, szkoleni według ewentualnie nieznacznie zmienionych obowiązujących obecnie programów. Reszta zaplanowanej orientacyjnie do przeszkolenia na ten rok dziesięciotysięcznej rzeszy modelarzy, a więc 7.600 młodzieży i odpowiednie liczby w latach następnych, zostaną objęte modelarskim szkoleniem podstawowym, prowadzonym na podstawie nowych programów.

Prezydium ZG LPŻ wskazało równocześnie, że szkolenie masowe powinno obejmować w zasadzie trzy czwarte ogółu modelarzy skupionych w modelarniach Ligi, natomiast szkolenie dla zaawansowanych jedną czwartą. Z kolei podział młodzieży w grupie modelarzy zaawansowanych powinien kształtować się tak, aby w klasie III szkoliło się 50% ogółu tych modelarzy, w klasie II 30% i w klasie I — 20%.

SŁUSZNA INNOWACJA

LPŻ zamierza wprowadzić w swoich modelarniach zasadę odpłatności z tym, że będzie ona inna dla uczęszczających na szkolenie masowe i inna dla modelarzy zaawansowanych. Przewiduje się więc, że uczestnicy szkolenia podstawowego będą pokrywali koszty materiałów i najprostszych narzędzi, takich np. jak: nabywane schematy, papier, klej, noże, nożyczki. Wydatki te będą mogły ewentualnie zwracać komitety rodzicielskie, koła opiekuńcze i in.

Jeżeli chodzi natomiast o kursy dla zaawansowanych, to przewidziano dla nich częściową odpłatność, bądź to w formie pieniężnej, bądź też w postaci pewnej ilości godzin przepracowanych w charakterze instruktora społecznego na kursach masowych. Wydaje się, że ta ostatnia możliwość będzie bardzo atrakcyjna dla niejednego z modelarzy, którzy zapewne po raz pierwszy w życiu będą mieli okazję wypróbowania swych umiejętności.

PROPAGANDA I WYRÓŻNIENIA

W celu zapewnienia propagandy modelarstwa oraz umożliwienia kontroli ilości i jakości szkolenia w LPŻ będą urządzane co roku na wszystkich szczeblach organizacyjnych wystawy-konkursy wykonanych modeli, połączone z egzaminami.

Szkolenie w roku następnym na kursie stopnia wyższego uwarunkowane zostanie złożeniem z pomyślnym wynikiem egzaminu i wykonaniem „modelu dyplomowego". Przewiduje się, że najlepsze modele będą wyróżniane nagrodami oraz typowane do udziału w wystawie wyższego szczebla.

Ze względu na potrzebę skoordynowania całokształtu szkolenia modelarskiego w kraju, przedstawiciele kierownictwa ZG LPŻ przeprowadzą rozmowy z: ZHP, Aeroklubem PRL, Młodzieżowymi Domami Kultury i innymi zainteresowanymi instytucjami.

Tyle pokrótce, jeśli chodzi o zasadnicze postanowienia ważnej dla miłośników modelarstwa uchwały Prezydium ZG LPŻ. Tak więc dzięki inicjatywie oraz pomocy Ligi, modelarze doczekają się wreszcie koordynującego ich działalność i reprezentującego ich na zewnątrz wspólnego organu — Centralnej Rady Modelarstwa, a modelarstwo zajmie nareszcie należne mu miejsce. **(i)**



Moment dekoracji Władysława Niestoja Srebrnym Krzyżem Zasługi przez prezesa APRL — ministra Antosiewicza.

— Jakie najlepsze wyniki uzyskał Pan w zawodach modelarskich po wojnie?

— Do najlepszych wyników zdobytych po wojnie można zaliczyć zdobycie w 1948 r. w OZML w Katowicach trzech pierwszych miejsc w kat. modeli szybowców, w kat. modeli z napędem gumowym i w kat. modeli silnikowych.

W 1949 r. w OZML w Krakowie I miejsce w kat. modeli z napędem gumowym i I miejsce w kat. modeli silnikowych.

W 1953 r. w OZML (klasy mistrzowskiej) Kraków I miejsce w kat. modeli z napędem gumowym „Wakefield". W 1954 r. w OZML w Krośnie I miejsce w kat. modeli z napędem gumowym „Wakefield" oraz I miejsce w kat. „Wakefield" w Zawodach Modeli Latających Państw Demokracji Ludowej w Moskwie.

W 1955 r. OZML w Warszawie I miejsce w kat. modeli szybowców A-2. Ostatnie w 1959 r. w Mistrzostwach Polski Modeli Latających w Krośnie również zdobyłem I miejsce w kat. modeli z napędem gumowym „Wakefield".

— Dziękujemy za udzielone informacje i życzymy Panu doczekania „Złotego jubileuszu pracy w „Małym Lotnictwie".

Podać należy, że Władysław Niestoj posiada „Złotą Odznakę Modelarską" oraz w rocznicę 15-lecia Polski Ludowej odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi za całokształt pracy w Modelarstwie Lotniczym.

Rozmawiał: **ST. SMOLIS**

PCHEŁKA

Model silnikowy
konstr. A. Sulisz

A–A
wyłącznik czas.
dźwignia zamyk. kran paliwa i uruch. sterek
balsa miękka
sosna
sklejka 0.8 mm
110
530
+3°
-5°
940
linia klejenia
25
135
⌀35
2°
680
1030
100
500
⌀10
2°
R.C.
żebro statecznika poz.
balsa b. miękka
balsa śr. twarda
żebro skrzydła
balsa b. miękka
balsa średnio twarda

MODEL został zbudowany w celu sprawdzenia osiągów silnika „Smok" w czasie lotu.

Podstawowym materiałem użytym do budowy jest bardzo miękka deseczka balsowa.

Kadłub konstrukcji skorupowej, rura stożkowa ze sklejki grubości 0,8 mm. W przedniej części kadłuba zamocowane jest łoże silnika wykonane z drzewa grabowego, wypełnione balsą i wklejone w środek rury sklejkowej. Pod wieżyczką i w miejscu zamocowania statecznika poziomego wklejone są wypełniające klocki balsowe. Wieżyczka wykonana z klocka balsowego przyklejona jest na styk do kadłuba. W wieżyczce wydrążone jest miejsce na wyłącznik czasowy sprężany ze sterkiem kierunkowym i zaworem paliwa.

W przedniej części nad łożem silnikowym znajduje się wydrążone miejsce na zbiornik paliwa.

Kadłub pokryty jest papierem japońskim i wielokrotnie cellonowany.

Skrzydła nie dzielone, wykonane z pełnej bardzo miękkiej deseczki balsowej, grubości 15 mm.

Na krawędzi natarcia i spływu przyklejona jest listewka ze średnio twardej balsy. Profil wypiłowany na gotowy przed podgięciem zakończeń po odrobieniu przecinamy, nadajemy kształt skośny i przyklejamy klejem „Certus".

W miejscu mocowania przyklejone są do skrzydła klocki ustalające krawędź spływu wzmocnioną listewką sosnową, o wymiarach 2 x 3 mm.

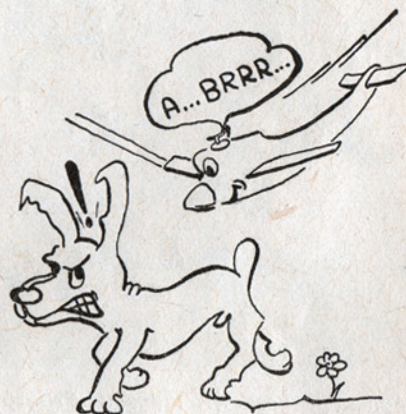
Skrzydło pokryte papierem japońskim. Statecznik wysokości i kierunkowy konstrukcji analogicznej jak skrzydło wykonane bez wzmocnień, z deseczki balsowej grubości 6 mm. Statecznik kierunkowy zaopatrzony jest w niewielki sterek napędzany samowyzwalaczem. Na 2 sek. przed zgaśnięciem silnika sterek silnie wychyla się w prawo, a w 2 sek. po jego zgaśnięciu wraca do pozycji wyjściowej.

Stateczniki pokryte są papierem japońskim. Silnik zbudowano w ten sposób, że oś jest pochylona w dół o około 5° i w prawo o około 2°. Zbyt mocne wrażenie modelu kontruje się sterem.

Najlepiej pracuje śmigło ⌀ 200 mm i skoku 110 mm. Ciężar poszczególnych części modelu przedstawia się następująco:

Skrzydła	70 G
Statecznik wysokości	18 G
Kadłub	80 G
Silnik	60 G
Podwozie, silnik	45 G
Balast	67 G
	340 G

A. SULISZ



—!!!—

PROFILE

(12)

Na początku bieżącego roku zostały opublikowane profile opracowane przez Czecha inż. J. Lnénicka. Profile te, których współrzędne geometryczne podajemy w tabelce, zostały sprawdzone w modelach szybowców klasy A-2. Na podstawie wielu lotów próbnych stwierdzono, że modele zachowują stateczność zarówno w trudnych warunkach termicznych, jak i w czasie silnego wiatru, przy czym charakteryzują się małą prędkością. Uzyskiwane czasy lotu z holu o długości 50 m wahają się w granicach 140 — 160 sek. Rys. 1 przedstawia szkic modelu, do którego zastosowano profil CRD-1.

Również i profile CRD-2 + 4 zostały sprawdzone na modelach podobnej konstrukcji, a więc np. profil CRD-2 sprawdzony na modelu o rozpiętości 2000 mm i głębokości płata 140 mm. Długość całkowita tego modelu wynosiła 1020 mm, powierzchnia płata — 28,0 dcm², powierzchnia statecznika poziomego — 5,5 dcm², profil statecznika poziomego — 80% CRD-2.

Płaty z opisywanymi profilami wymagają starannego wykonania w przedniej górnej jego części. Wiąże się to ściśle z rozstawieniem żeber, przy czym nie zaleca się większego rozstawienia aniżeli 40 mm przy głębokości 160 mm. Promień zaokrąglenia krawędzi natarcia powinien mieścić się w granicach 1,0 — 1,7% cięciwy profilu.

Należy zwrócić uwagę, że eksperymentalne modele Lnénicka posiadają bardzo gęste użebrowanie płata, jak i statecznika poziomego, mianowicie co 20 mm!

Uwaga: Jeżeli ktoś z naszych czytelników zbuduje model z opisywanymi profilami, chcielibyśmy bardzo by podzielił się on z Redakcją uzyskanymi doświadczeniami i wynikami.

CRD-1

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	1,30	3,18	4,05	5,28	–	7,13	8,20	9,28	–	10,28	10,35	10,27	9,90	8,75	7,00	4,45	0,70
Yd	1,30	0,06	0	0,10	–	0,65	1,22	1,86	–	2,66	3,27	4,00	4,06	4,00	3,33	2,00	0

CRD-2

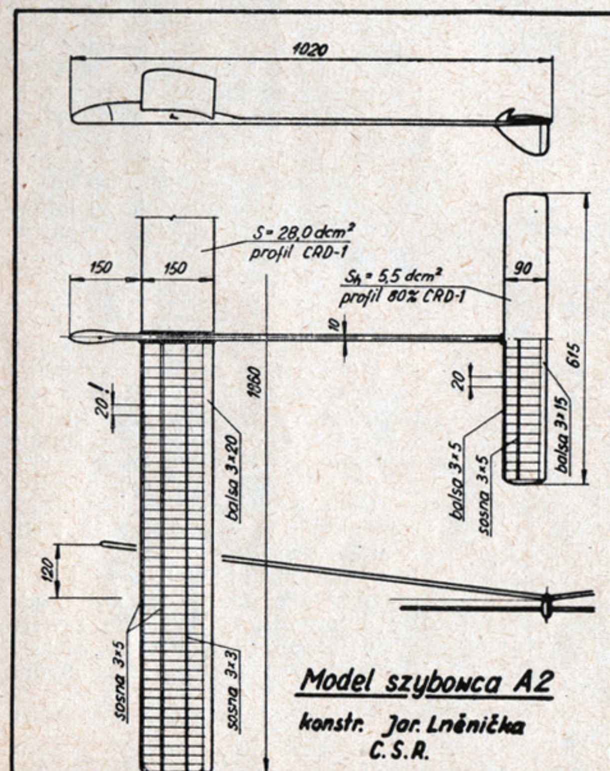
X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	1,20	2,71	3,46	4,78	–	6,42	7,63	8,27	–	9,44	9,60	9,38	8,41	7,13	5,29	3,07	0,65
Yd	1,20	0	0	0,43	–	1,03	1,41	2,00	–	2,85	3,35	3,76	3,68	3,21	2,23	1,31	0

CRD-3

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	1,00	2,67	3,33	4,67	–	6,50	7,81	8,66	–	10,00	10,45	10,40	10,00	8,80	6,94	4,62	0,75
Yd	1,00	0	0	0,55	–	1,05	1,76	2,15	–	3,15	3,70	4,20	4,18	4,00	3,26	2,00	0

CRD-4

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yg	0,95	2,54	3,21	4,67	–	6,15	7,20	8,00	–	8,86	8,77	8,14	7,24	6,00	4,52	2,70	0,60
Yd	0,95	0	0	0,60	–	1,30	1,94	2,64	–	3,47	4,33	4,66	4,52	4,00	2,80	1,30	0



Czy wiecie, że...

■ Ukazał się nowy podręcznik „Najprostsze modele latające" — P. Elszteina, który można nabyć w Centralnej Składnicy APRL, Warszawa — Gocław, Lotnisko, w cenie 12 złotych.

■ Najlepszym zawodnikiem w tegorocznych Mistrzostwach Świata Modeli Latających (kat. Wakefield) we Francji był modelarz czechosłowacki Dvorek. Najlepszym z Polaków Stanisław Żurad, który zajął czwarte miejsce.

■ W zawodach o „Puchar Bałtyku", rozegranych w Szczecinie w kat. modeli szybkich, zwyciężył J. Rosiński osiągając 156,522 km/h. A w kat. modeli akrobacyjnych Nowakowski — Warszawa.

■ We Włoszech wydawane jest nowe czasopismo modelarskie, poświęcone modelarstwu kolejowemu pt. „Rirarossi". Prenumerata roczna wynosi 800 lirów.

■ W numerze 9 „Małego Modelarza" zamieszczone zostaną plany-wycinanki polskiego samolotu PZL-23B „Karaś" w opracowaniu Leszka Komudy z Warszawy.

■ Modelarze z NRF zbudowali model pływający z silnikiem elektrycznym napędzanym przez baterie słoneczne.

■ Modelarz warszawski Wiesław Sadłowski zbudował 45 modeli samolotów biorących udział w drugiej wojnie światowej. Wszystkie modele wykonane zostały w podziałce 1:100.

MODEL SILNIKOWY „JF — 58"

Opisywanym modelem zająłem na zawodach następujące miejsca: IV Mistrzostwa Polski (Krosno 1959) 4 miejsce.

Eliminacje do MZML 1 miejsce.

VII Międzynarodowe ZML — Leszno — 3 miejsce (poza konkursem).

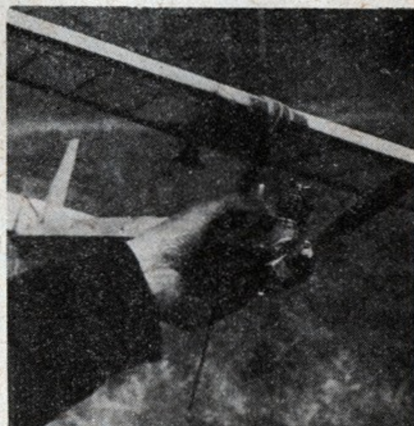
Średni czas lotu bez termiki — około 3 minut.

KONSTRUKCJA MODELU:

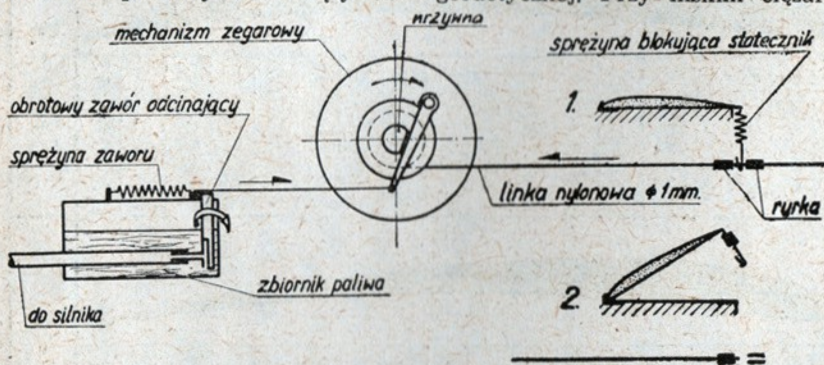
Kadłub konstrukcji skorupowej z deseczek balsowych, grubości 3 mm, ścieniony w końcowej jego części do 2 mm. W narożnikach wklejone cztery podłużnice sosnowe 3x3 mm, ścienione do 2x2 mm. Zachowanie właściwego kształtu prostokątnego zapewniają wręgi w ilości 6 sztuk. Wieżyczka wykonana z deseczki balsowej grubości 10 m, przyklejona „na styk" do kadłuba. Statecznik pionowy stanowiący całość z kadłubem, wykonany jest z deseczki balsowej grubości 2 mm. Ster z blachy aluminiowej grubości 1 mm, przynitowany do krawędzi spływu statecznika. Łoże silnika z płaskowników duralowych przykręcone do kadłuba wkrętami (M3). Kadłub oklejony papierem japońskim, cellonowany, lakierowany lakierem „Nitro" oraz warstwą „Plexigenu" (dla ochrony przed paliwem).

Płat nie dzielony, dwudźwigarowy z kesonem, oklejamy w części środkowej podwójnym papierem japońskim, na końcach zaś — pojedynczym. Dwa występy środkowego żebra osadzone są w odpowiednich kanałkach wieżyczki, co zapewnia prostopadłe ustawienie płata względem osi kadłuba. Lewa końcówka zwichrzona o 3°.

Statecznik poziomy konstrukcji geodetycznej. Przy niskim ciężarze



(20G) posiada dużą sztywność na skręcanie. Profil uzyskuje się po sklejeniu całości. Ograniczenie wychylenia za pomocą linki nylonowej.



Silnik — to nieznacznie ulepszona seryjna „Jaskółka II". Ulepszenia polegają na: powiększeniu przekroju kanału gaźnika — (zwiększono średnicę o 05,5 mm), spiłowaniu dyszy paliwowej na płasko oraz wypolerowaniu gaźnika i korbowodu. Podkładki pod tuleję cylindra dobrałem tak, by w „ZZ" dolna krawędź tłoka otwierała 0,75 wysokości otworu wylotowego. Czas docierania silnika wynosi około 3/4 godziny, przy zastosowaniu następującego składu paliwa: 50% eteru, 50% oleju rycynowego. Śmigło ø 250 mm. Na zawodach używam następującego paliwa: 35% nafty, 25% oleju rycynowego, 40% eteru, 3% azotynu amylu lub po 1,5% azotynu i nitrobenzenu. Obroty na ziemi wynoszą 11000/min.

Śmigło jednołopatkowe wyważane statycznie, pozwala na powiększenie średnicy (w stosunku do dwułopatkowego), co jest korzystne bez obniżenia prędkości obrotowej silnika, potrzebnej dla rozwinięcia pełnej mocy. Poza tym, przy odpowiednim ustawieniu względem wykorbienia, pozwala uniknąć złamania przy lądowaniu. Jedno śmigło starczy na wykonanie ok. 30 lotów.

Zbiornik z plastykowego rozpylacza. Zawór odcinający typu obrotowego. Wyłącznik z mechanizmu zegarowego (1 obrót/min.). Zawór uruchamiamy krzywką. Na tej samej osi zamocowany jest bęben, na który nawija się linka nylonowa zwalniająca po 3-ch minutach statecznik poziomy (determalizer).

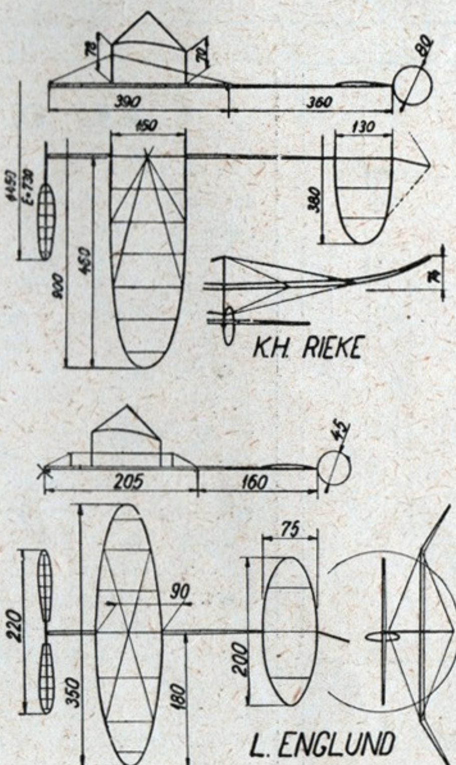
Regulacja. Lot silnikowy — spirala w prawo, lot ślizgowy — duże kręgi w lewo. Zbyt ciasne krążenie w locie silnikowym kontruje się sterem kierunkowym przy zbyt silnym pochyleniu w skręcie — kontrowanie lotkami. W końcowej fazie pracy silnika (1—2 sek.) zwiększają się obroty dzięki działaniu zaworu odcinającego. Powoduje to większe pochylenie na zakręcie oraz płynne przejście do lotu ślizgowego

JULIAN FAŁĘCKI

A. EGRI – WĘGRY



A. Egri ustanowił w dniu 29 czerwca br. nowy rekord Węgier w kat. mikromodeli, osiągając czas 19 min. 31 sek. Na prawo plany zwycięskich modeli halowych K. H. Rieke i L. Englunda.

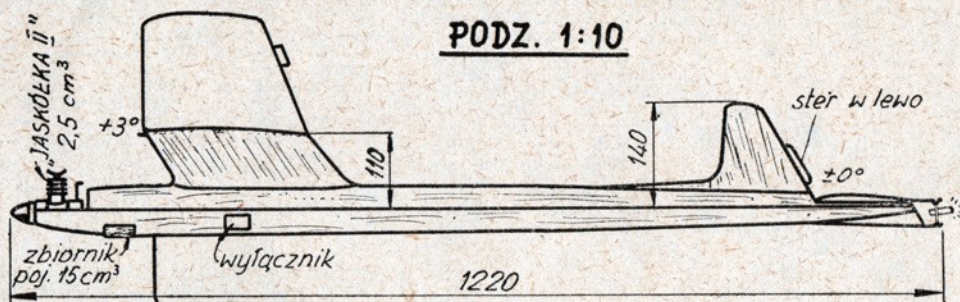


JF-58

konstr. Julian Fałęcki

AEROKLUB WARSZAWSKI

PODZ. 1:10



Ciężar modelu 830 G

160

lotka w dół

150

śmigło jednołopatkowe
⌀220; skok 130.

110

$S = 29{,}0\,dcm^2$

$S_h = 8{,}0\,dcm^2$

220

670

130

2° w prawo

80

680

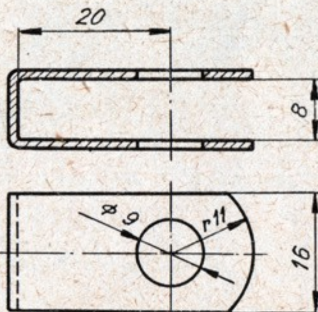
1380

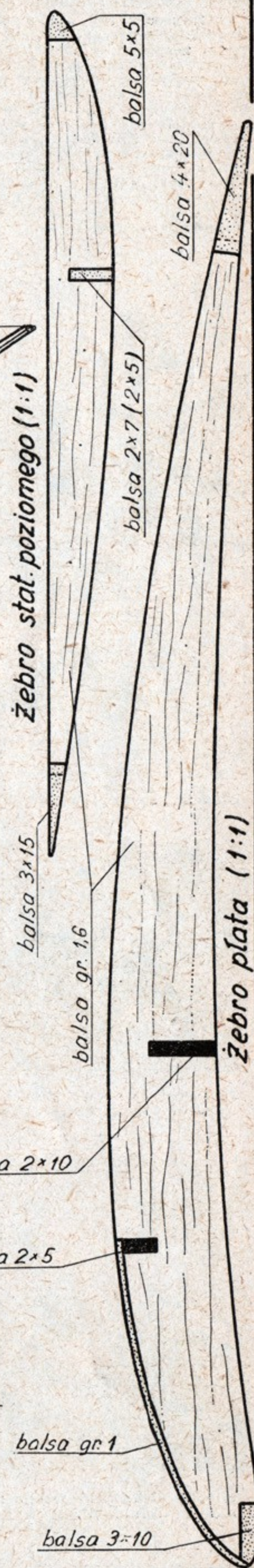
950

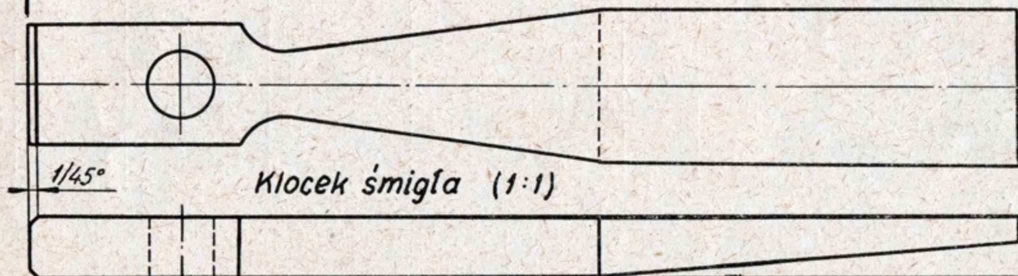
lotka w górę
zwichrzenie −3°

Przeciwwaga śmigła (1:1)

Mat.: blacha mosiężna gr. 1,7 mm







MAŁE SAMOLOTY NA STARCIE

W dniach 14—15 sierpnia 1959 r. na Lotnisku Gdańsk—Wrzeszcz odbyły się Zawody Latających Modeli Redukcyjnych.

W imprezie tej wzięło udział 20 zawodników reprezentujących barwy większości aeroklubów regionalnych Chociaż jeszcze nie minęło dwa lata od podobnej imprezy, która odbyła się w Warszawie, to jednak zawodnicy na tegoroczne zawody przybyli z nowymi modelami. Nowe modele nie tylko ze względu na ich nazwę, lecz również na konstrukcję. Po raz pierwszy startował model redukcyjny na uwięzi o napędzie czterosilnikowym. Był nim model samolotu „Halifax I“, zbudowany przez Bolesława Grodzińskiego z Aeroklubu Poznańskiego, wzbudzający duże zainteresowanie ze względu na piękne wykończenie, mechanizację oraz wielkość (rozpiętość 185 cm). Niefortunny lot spowodował, że model ten rozbił się o płytę lotniska, mimo to wykonawcy należy się duże uznanie, choćby dlatego, że na budowę modelu poświęcił około półtora roku.

Cieszy nas fakt, że wśród startujących znaleźli się zawodnicy młodzi wiekiem którzy w zawodach osiągnęli dobre wyniki. Np. J. Koczkodaj z Siedlec, startujący w barwach Aeroklubu Warszawskiego (zdobywca I miejsca) lub J. Paćkowski ze Słupska, zdobywca II miejsca.

W zawodach jako przysłowiowa „rodzynka“ znalazła się jedyna kobieta która startowała modelem szybowca „Sroka“. Była nią M. Błażejewska z Zielonej Góry. Mimo dobrych chęci nie zdobyła regulaminowego czasu.

Dużą przeszkodą w zawodach był porywisty wiatr, który może przyczynił się, że w kat. modeli wolnolatających, żaden z zawodników nie ukończył lotów w przewidzianym regulaminem czasie. Zakwalifikowali się tylko zawodnicy z kat. modeli na uwięzi.

Ze względu na brak miejsca nie zamieszczamy szczegółowego omówienia zawodów, odkładając to do następnego numeru.

Zamieszczone zdjęcia i wyniki niech po części zapoznają z zawodnikami i ich modelami

Tekst i zdjęcia: ST. SMOLIS



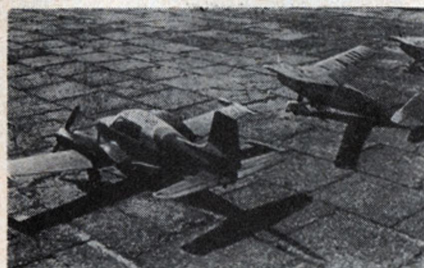
Modele samolotów oczekują na start.



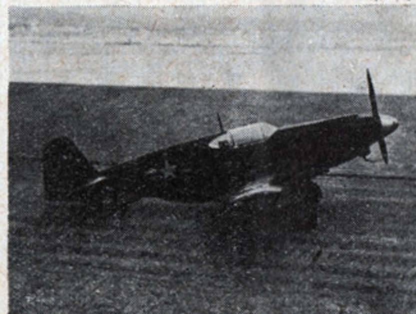
B. Grodziński z modelem samolotu redukcyjno-latającego „Halifax I“.



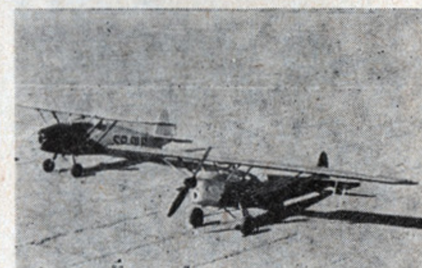
M. Błażejewska zawodniczka z Zielonej Góry z modelem szybowca „Sroka“.



Pierwszy na lewo model dwusilnikowy „Cessna 310“ J. Paćkowskiego ze Słupska.



Model „Mustanga“ J. Jeża z Krosna.



Model samolotu RWD-10, F. Haniszewskiego z Łodzi



Wielką ciekawość wzbudził u zebranej młodzieży model wolnolatający wykonany przez Zielewicza ze Słupska.

Wyniki pięciu najlepszych zawodników w kat. modeli latających na uwięzi

Miejsce	Nazwisko zawodnika	Aeroklub	Model samolotu	Wyniki
1	J. Koczkodaj	W-wa	Jak 12 M	34,490
2	J. Paćkowski	Słupsk	Cessna 310	31,667
3	J. Fulecki	Łódź	Mustang	28,534
4	F Haniszewski	Łódź	RWD-10	26,934
5	Z. Ślisiński	W-wa	P 11 c	26,409

WAKEFIELD

konstr. K.H. Fischer N.R.D.

Podz. 1:10

drut stal. ϕ 1,8

ϕ34

A | +3°

35

185

80 10

297 A

20

±0°

107

60

900

A–A

43

rurka z papieru

śr. balsa gr. 2

45

balsa 7×7

Uzyskany wynik:
180+180+180+179+109
= 828 sek

1170

348

119

348

30

84

20

538

30

Zwycięzca
VII Międzynar. Zawodów M.L.
w Lesznie

Żebro płata (1:1)

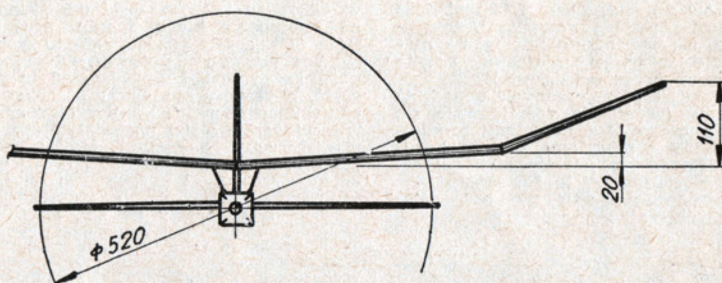
t. balsa 11×2

śr. balsa 5×2,5

t. balsa 3×3

t. balsa 5×3

t. balsa 4×4,5



Model reprezentanta NRD został konstrukcyjnie rozwiązany zwięźle i mocno — a więc z myślą o lotach w złożonych warunkach atmosferycznych (silny wiatr, deszcze itp.). Na podstawie wyników uzyskanych na Międzynarodowych Zawodach w Lesznie należy przypuszczać, że jest on udaną konstrukcją.

Kadłub skorupowy z deseczek balsowych grubości 2 mm, wzmocniony czterema podłużnicami trójkątnymi Na górnej deseczce przyklejone są trzy obsady montażowe, w których osadzono końcówki drutów pilonika.

Płat nie dzielony trójdźwigarowy, wykonany jest całkowicie z balsy, z wyjątkiem przedniego dźwigara sosnowego o wymiarach 5 x 3 mm. Do oklejenia użyto ciemnego jedwabiu, który po wielokrotnym cellonowaniu stanowi trwałe pokrycie, o dużej odporności na wpływy atmosferyczne.

Statecznik poziomy podobnej konstrukcji jak płat. Pokrycie również z jedwabiu.

Statecznik pionowy, całkowicie balsowy, ma żebra pasowe z listewek balsowych 1,5 x 4 mm i stanowi całość ze statecznikiem. Determalizer typu Goldberga.

Śmigło dwułopatkowe składane, łopatki z topoli, cellonowane i pokryte jedną warstwą lakieru bezbarwnego. Napęd stanowi 14 taśm gumy „Pirelli" 6 x 1. Czas pracy śmigła 50 — 55 sek.

Szkoda, że wykonanie i rozpracowanie poszczególnych elementów nie było najlepsze, co bez wątpienia miało wpływ na regularność lotów (model na próbach wykonywał często loty poniżej 2 minut).

N.

BUDUJEMY MODEL LOTNISKOWCA FLOTY

„SARATOGA"

Jest to jeden z sześciu największych i najnowocześniejszych lotniskowców świata. Cała klasa tych jednostek nosi nazwę „Saratoga", mimo że wcześniej zbudowany pierwszy lotniskowiec tej serii nosi nazwę „Forestal". Budowę lotniskowca „Saratoga" rozpoczęto w 1952 roku, spuszczono go na wodę w dniu 8.10.1955 r., do służby zaś wszedł on w 1956 r.

Dane techniczne:

Długość	319 m
Szerokość kadłuba	39,30 m
Szerokość pokładu	76,80 m
Zanurzenie	10,00 m
Wyporność	60000/76.000 t.
Szybkość	34 węzły
Moc maksymalna	300000 KM

4 śruby — 2 czteropłatowe, 2 pięciopłatowe.

Uzbrojenie 8—12,7 cm PL.

Lotniskowiec zabiera od 100 do 170 samolotów odrzutowych, w zależności od ich typu i wielkości. Na pokładzie znajdują się cztery parowe katapulty, co umożliwia start ciężkim bombowcom.

Na lotnisku znajduje się ponadto wyrzutnia dla dużych pocisków rakietowych typu „Regulus I".

Załoga składa się z 3870 ludzi. Pozostałe jednostki tej klasy, to:

CVA 59 — „Forestal" wszedł do służby w 1955 r. New Port Nevs Shb.

CVA 61 -- „Ranger" wszedł do służby w 1957 r. New lont News Shb.

CVA 62 — „Indepedence" wszedł do służby w 1958 r. Narg. Yord. Nev York.

CVA 63 — „Kitty Hauk" w próbach Nev York Shb. Camden.

CVA 64 — „Constellation w budowie Nary Yord Nev York.

Ostatnie dwa zamiast artylerii zostaną uzbrojone w wyrzutnie pocisków typu „Talor".

TADEUSZ PISKORZYŃSKI
SOPOT

OD REDAKCJI

Z uwagi, że kompletny plan lotniskowca „Saratoga" opracowany jest w podziałce 1:200 na 10 arkuszach formatu A-1 postanowiliśmy nie publikować kompletu rysunków, gdyż zajęłoby to zbyt dużo miejsca w 3 numerach „Modelarza". Ograniczamy się więc tylko do obecnie zamieszczonych rysunków. Kompletny plan na papierze światłoczułym można nabyć w redakcji w cenie 40 zł.

U MODELARZY WĘGIERSKICH

Zgodnie z ustalonym na 1959 r. planem kontaktów zagranicznych, w sierpniu br. przebywała na Węgrzech 5-osobowa delegacja naszych modelarzy szkutniczych w składzie: Zenon Lewandowski z Bydgoszczy, Władysław Cichy ze Szczecina, inż. Marian Dereżycki z Krakowa, Jan Marczak z Warszawy i Tadeusz Piskorzyński z Sopot. Delegacja nasza była gościem Zarządu Głównego Magyar Honvedelmi Sportsovetseg.

Celem wyjazdu była wzajemna wymiana doświadczeń, udział w ogólnowęgierskich zawodach modeli pływających, w charakterze obserwatorów, przedyskutowanie projektów Międzynarodowych Przepisów Klasowych i Regatowych oraz ustalenie zasad dalszej współpracy pomiędzy modelarzami obu krajów.

W bieżącym numerze podajemy tylko uwagi z obserwacji zawodów. Wrażeniami z pobytu u naszych węgierskich przyjaciół podzielimy się w jednym z następnych numerów.

Przebieg zawodów

W zawodach brali udział modelarze z modelami prędkościowymi o pojemności silników 2,5 cm³, 5 cm³ i 10 cm³ oraz z modelami zdalnie sterowanymi. Impreza odbyła się w centrum miasta, na małym stawie w parku miejskim, licznie odwiedzanym przez publiczność.

Na ogólną ilość zgłoszonych ponad 40 zawodników na starcie zameldowało się 26 osób, z czego 17 z modelami prędkościowymi i 9 z modelami zdalnie sterowanymi. Każdy z uczestników opłacał startowe w wysokości 10 forintów.

Podnoszonego pomostu nie było. Zawodnicy wchodzili do wody i zapuszczali



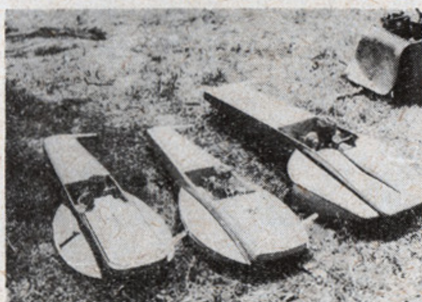
Na starcie Gutsohn Peter (z lewej), zdobywca I miejsca w klasie 2,5 cm³

silniki, trzymając model w ręku, bez posługiwania się taboretami. Długość linki startowej wynosiła, jak u nas, 15,92 m, Ø 0,32 mm. Długość zaczepu znacznie krótsza. Postawa trójkąta wynosiła tylko 1000 mm. co okazało się praktyczniejsze w użyciu. Silniki z reguły zapalały wszystkie, choć nie każdy z nich kończył bieg (częste wywrotki). Innowacją dla nas było wyznaczenie dla każdego z zawodników 1 min. czasu na zaczepienie ślizgu do linki, licząc od momentu odczepienia poprzedniego modelu. Jeżeli zawodnik wykonał tę czynność prędzej, np. w ciągu 20 sek, to miał do dyspozycji na wykonanie biegu 5 min. plus pozostałe 40 sek. Nie pozostawało to oczywiście bez wpływu na pośpiech zawodników, gdyż każdy chciał wykorzystać tę możliwość. Większość modelarzy startowała na silniczkach włoskich „Super Tieger". Prawie wszystkie ślizgi posiadały boczne pływaki. Śruby o małym skoku, prawie płaskie, zanurzone były do połowy w wodzie.

(ciąg dalszy na str. 19)



Model zdalnie sterowanego statku pasażerskiego „Fortuna", wykonany przez Reitzig Bela. Foto: Frigyes (2)



Modele wykonane przez Józefa Versitz'a, zwycięzcę w klasie modeli prędkościowych z silnikami 10 cm³

Foto: Kotanyj

Z KRAJU I ZE ŚWIATA

■ *W NRD obok znanej firmy wydawnictw modelarskich „Robert Loef Verlag" powstała i działa nowa instytucja specjalizująca się w tej dziedzinie. Jest nią „Ferdinand Kreieck Verlag" w Lipsku. W nowej firmie można nabywać plany modeli: lotniczych, okrętowych i samochodowych. Popularyzuje ona szczególnie plany modeli wyczynowych, których autorami są najlepsi modelarze NRD.*

■ Węgierscy konstruktorzy silniczków modelarskich z szczególnym upodobaniem zajmują się opracowywaniem silniczków o minimalnej pojemności. Przykładem może posłużyć nowy typ silnika samozapłonowego o pojemności zaledwie 0,25 cm³, wprowadzonego ostatnio do seryjnej produkcji. Wykonano także mały silniczek o pojemności 1 cm ³, chłodzony wodą, z przeznaczeniem do modeli ślizgów.

■ *Na rozegranych w br. w Szwajcarii międzynarodowych zawodach modeli samochodowych padły nowe rewelacyjne wyniki. Przedstawiają się one następująco:*

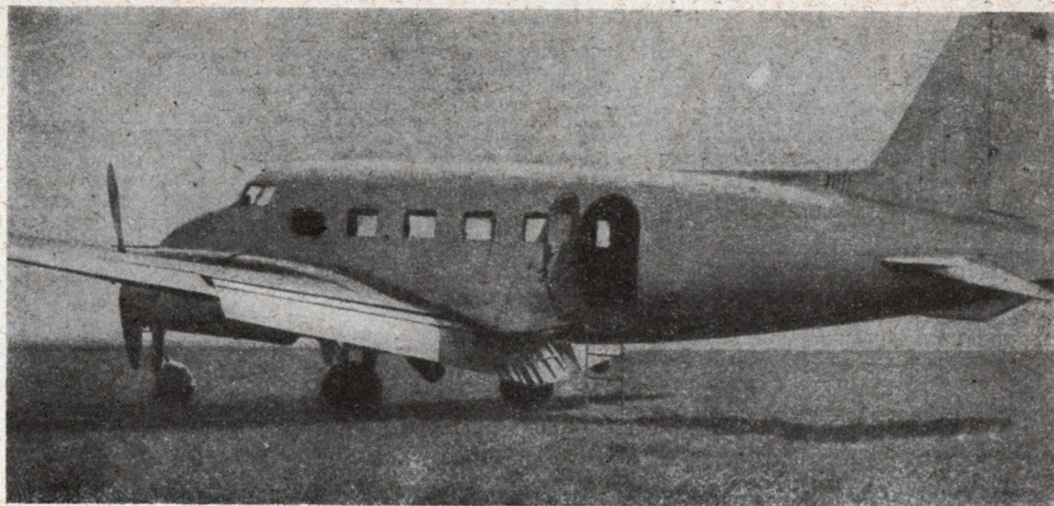
W klasie do 1,5 cm³ Miretti Adriano — Włochy, z silnikiem „Oliver", uzyskał czas 116,429 km/h.

W klasie do 2,5 cm³ Ruspa Renze — Włochy, z silnikiem „G-20", uzyskał 143,084 km/h (nowy rekord Włoch).

W klasie do 5 cm³ Zahnd Kurt — Szwajcaria, z silnikiem „Dooling", uzyskał 180,361 km/h.

W klasie do 10 cm³ Jeberg Willy — Szwajcaria, z silnikiem „Dooling", uzyskał świetny wynik 216,346 km/h.

POLSKI SAMOLOT BLISKIEJ KOMUNIKACJI CSS-12



Samolot „CSS-12" jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, przeznaczonym do eksploatacji na trasach krajowych. Zaprojektowany w 1948 r. przez zespół konstrukcyjny Centralnego Studium Samolotów, już w dniu 24 listopada 1950 r. odbył pomyślnie próby w locie na lotnisku Okęcie w Warszawie. Na skutek reorganizacji przemysłu i rozwiązania CSS prace nad jego ulepszeniem zostały przerwane aż do roku 1955. Mimo podjęcia dalszych prac i uzyskania dobrych wyników w locie „CSS-12" nie wszedł do produkcji seryjnej. Jedyny prtototypowy egzemplarz tego samolotu znajduje się w posiadaniu Instytutu Lotnictwa, gdzie spełnia rolę latającego laboratorium. Ze względu na ciekawą i ładną sylwetkę, model pierwszego powojennego polskiego samolotu komunikacyjnego powinien znaleźć się w kolekcji każdego modelarza.

Kadłub konstrukcji półskorupowej, o owalnym przekroju, wykonany całkowicie z duralu, posiada dwuosobową kabinę pilotów oraz dziesięcioosobową kabinę pasażerską. W tylnej części kadłuba mieści się bagażnik na 20 kG bagażu. Kabina załogi wyposażona jest w komplet przyrządów pokładowych, radiokompas i radiostację nadawczo-odbiorczą. Sterowanie samolotu typu wolant — dwuster.

Skrzydło całkowicie metalowe jest trójdzielne, dwudźwigarowe, o obrysie trapezowym. Część środkowa załączona na stałe z kadłubem tworzy zwarty element konstrukcyjny. Profil skrzydła zmienny: w punktach łączenia skrzydło — kadłub NACA — 23018, natomiast w części końcowej NACA — 23009.

Lotki szczelinowe, wychylające się różnicowo, kryte są płótnem. Klapy główne, typu dwuszczelinowego, posiadają w części kadłubowej pomocniczą klapę typu krokodyl. Całość napędzana jest hydraulicznie.

Usterzenie jest wolnonośne, o trapezowym obrysie, konstrukcyjnie podobne do skrzydła. Stery wysokości i kierunku wyważane statycznie i aerodynamicznie posiadają klapki wyważające, sterowane przez pilota. Pokrycie sterów płócienne.

Podwozie: Samolot posiada trójkołowe chowane podwozie, o amortyzacji olejowo-powietrznej. Przednia goleń zawieszona w nosowej części kadłuba chowa się do tyłu. Podwozie główne wciągane jest w gondolę silnika. Wypuszczanie i wciąganie podwozia oraz hamowanie kół — hydrauliczne. Koło przednie, o wymiarach 650 x 200, jest nastawne, nie sterowane. Koła główne mają wymiary 800 x 260.

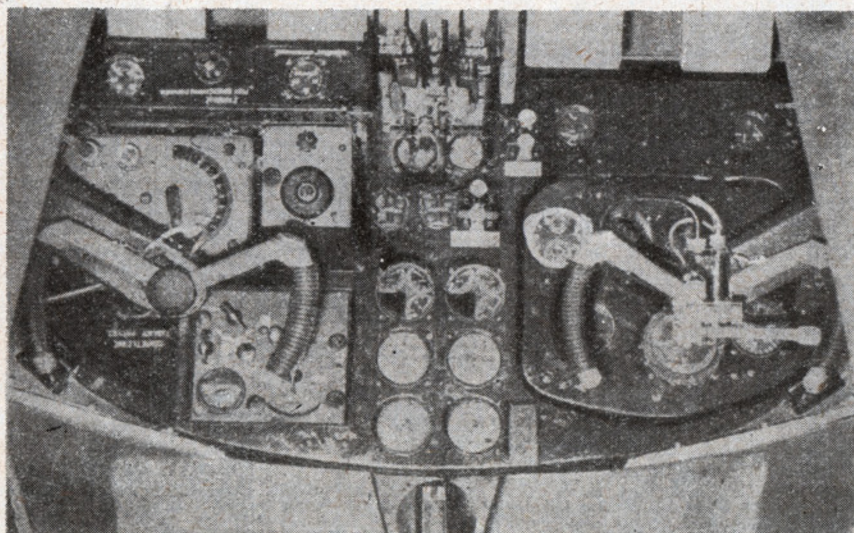
Zespół napędowy: Napęd samolotu stanowią dwa rzędowe 12-cylindrowe silniki chłodzone powietrzem typu „Argus 411 TA" o mocy 440 KM każdy. Silniki wyposażone są w śmigła przestawialne typu „Argus". Przestawianie śmigieł odbywa się automatycznie za pomocą wiatraczków umieszczonych na piastach. W razie awarii jednego silnika samolot może kontynuować dalszy lot na drugim.

Malowanie. Samolot posiada naturalny srebrny kolor blach duralowych. Golenie podwozia jasnobeżowe, piasty kół oraz przód i tył śmigieł koloru khaki (oliwkowy), końce łopat żółte. Na wierzchu i spodzie skrzydeł oraz boku kadłuba znaki rejestracyjne „SP-BAR" — czarne.

Dane techniczne

Rozpiętość	18,5 m
Długość	12,5 m
Wysokość	5,12 m
Powierzchnia nośna	40,1 m^2
Ciężar własny	3500 kG
Ciężar paliwa	600 kG
Ciężar w locie	3500 kG
Ciężar maksym. na wysokości 2400 m	365 km/h
Prędkość przelotowa na 2600 m.	320 km/h
Prędkość minimalna	100 km/h
Pułap	6000 m
Zasięg	1200 km

Opracował: **R. KACZKOWSKI**
Warszawa



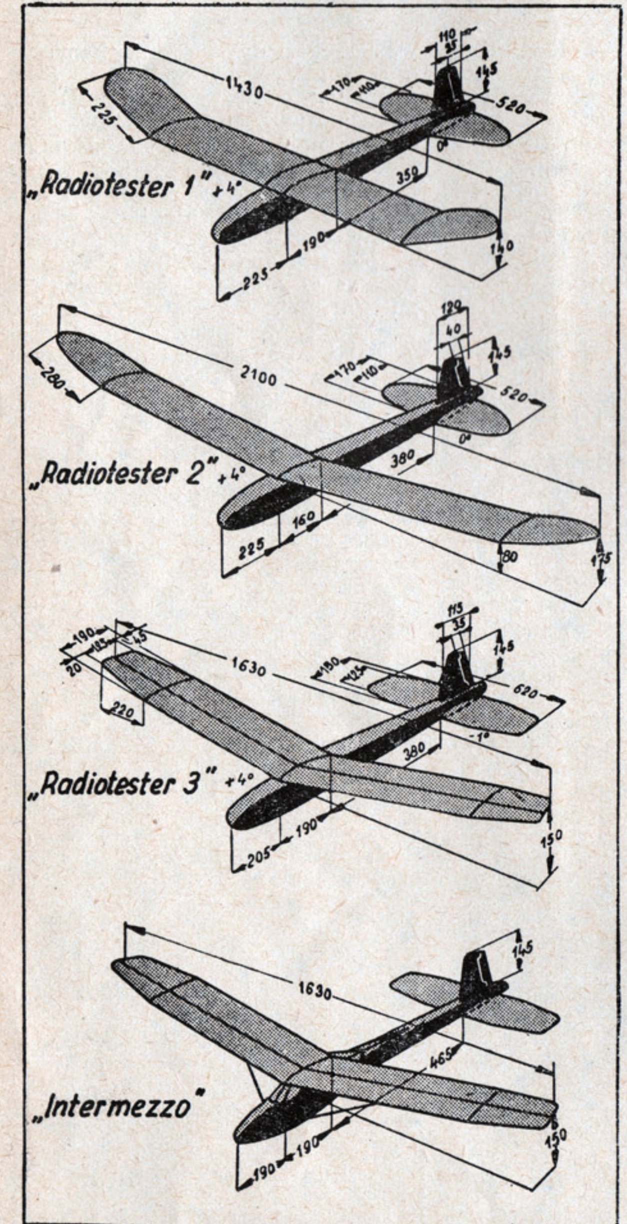
RADIOSTEROWANE MODELE SZYBOWCÓW

J. M. GORDIJN (HOLANDIA)

(Opracowano na podstawie miesięczników „Thermik" 12/1958 i „Letecky modelař" 4/1959)

Holenderski modelarz M.J. Gordijn rozpoczął budowę modeli radiosterowanych przed kilkoma laty. Zbudował on sukcesywnie cztery typy, które na podstawie doświadczeń stale ulepszał. Ostatni z nich, mianowicie — „Intermezzo" może posłużyć jako wzór dla wielu początkujących modelarzy.

„RADIOTESTER 1" posiadał masywny kadłub zbudowany z czterech podłużnic balsowych, o wymiarach 8 x 8 mm, pokrytych deseczką balsową grubo-



ści 3 mm. Konstruktor zastosował płaty i statecznik poziomy ze starego szybowca. Model ten miał dobre właściwości lotne przy starcie z holu, jednak ze względu na małą prędkość nadawał się tylko do lotów w warunkach bezwietrznych. Był on łatwo sterowany i pozwalał na bezpieczne wyprowadzenie ze spirali.

Jego charakterystyka przedstawia się następująco: profil płata Clark Y, powierzchnia płata 26,5 dcm², profil statecznika poziomego symetryczny 10%, powierzchnia statecznika poziomego 6,5 dcm², ciężar całkowity 820 G, obciążenie 31 G/dcm², prędkość opadania 1 m/sek.

„RADIOTESTER 2" posiadał analogiczny kadłub i statecznik poziomy, przy czym nowy płat miał zarówno większą powierzchnię jak i większe wydłużenie. Płat dzielony, łączony duralowymi językami, pozwalającymi na zmianę kąta jego wzniosu. Model był trudny jeśli chodzi o sterowanie, a pochylony w skręcie nie pozwalał wyprowadzić się do lotu normalnego. W usunięciu tych błędów nie pomogło ani powiększenie statecznika poziomego, ani statecznika kierunkowego.

Dane techniczne: profil płata Goldberg 5P, powierzchnia płata 32,5 dcm², ciężar całkowity 850 G, obciążenie 26,5 G/dcm², prędkość opadania 0,8 m/sek.

Trzeci model — „RADIOTESTER 3" posiadał również identyczny kadłub. Do nowego płata zastosowano profil NACA 4403/37, natomiast statecznik poziomy miał profil symetryczny 6%. Wielkość statecznika poziomego i kierunkowego po wielu próbach została ustalona, przy czym przyjęto wymiary podane na rysunku. Model ten był łatwo sterowany i dobrze holował się. Prędkość lotu pozwalała na wykonywanie całego programu przy umiarkowanym wietrze.

Dane techniczne: powierzchnia płata 29,2 dcm², pow. stat. poziomego 8,5 dcm², ciężar 1100 G, obciążenie 37,5 G/dcm².

Korzystając z uzyskanych doświadczeń przy oblatywaniu opisanych wyżej trzech typów, konstruktor zbudował czwarty model „Intermezzo". Do wypróbowanego już w poprzednich modelach płata i statecznika poziomego zbudował on nowy kadłub, zachowując przy tym zasadnicze wymiary poprzednich modeli. Kadłub ten był konstrukcyjnie bardziej złożony, jednak wygodniejszy w eksploatacji.

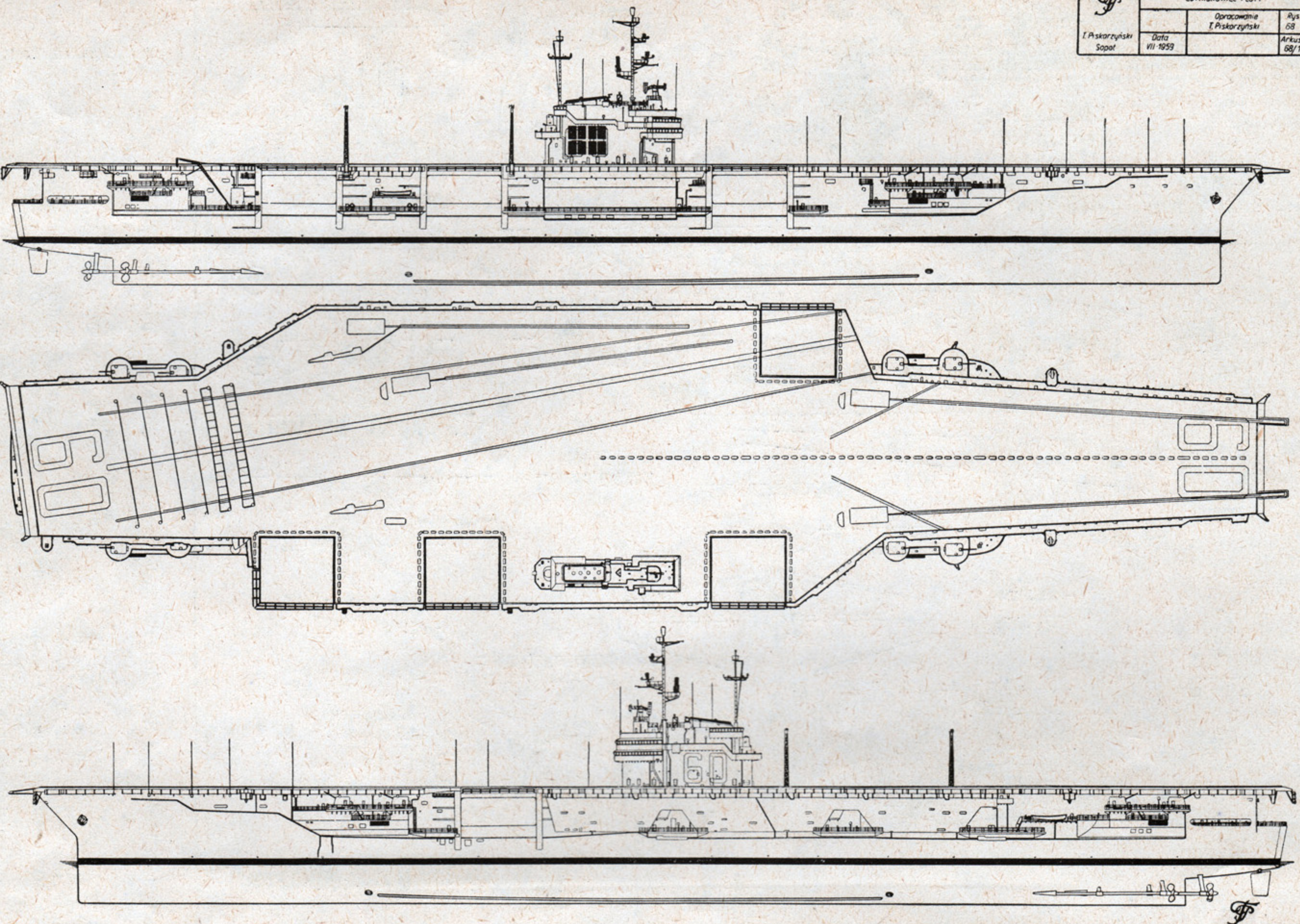
CSS-12

MALOWANIE SAMOLOTU
(1) OLIWKOWY (5) CZERWONY
(2) SREBRNY (6) CZARNY
(3) BŁĘKITNY (7)
(4) JASNY BEŻ (8)

PRZEDNIA GOLEŃ PODW.

PODWOZIE GŁÓWNE

RYSZARD KACZKOWSKI


SARATOGA
LOTNISKOWIEC FLOTY
Opracowanie
I. Piskorzyński
Rys. 68
I. Piskorzyński
Sopot
Data
VII 1959
Arkusz
68/1
60
60
60

T. Piskorzynski Sopot	SARATOGA LOTNISKOWIEC FLOTY		
		Opracowanie T. Piskorzynski	Rys 68
	Data VII 1959		Arkusz 68/2

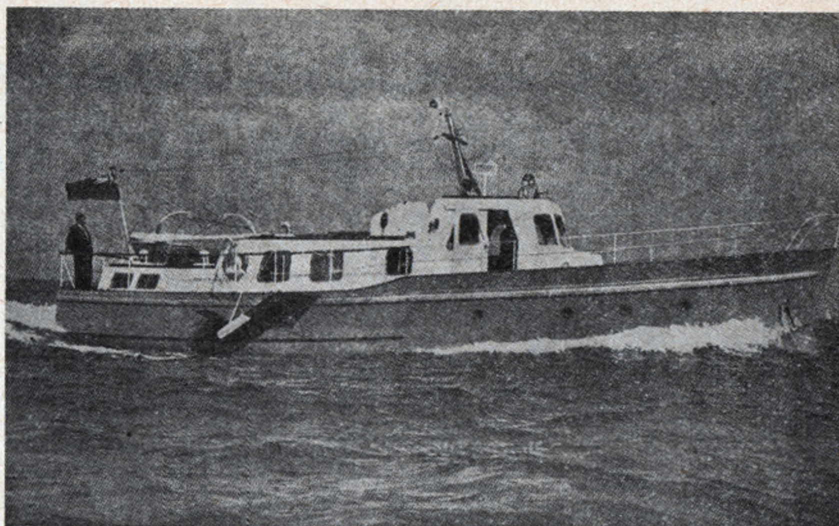
T. Piskorzyński Sopot	SARATOGA LOTNISKOWIEC FLOTY		
		Opracowanie T. Piskorzyński	Rys. 68
	Data VII·1959		Arkusz 68/3

MODEL JACHTU „Laelia" MOTOROWEGO

Opracował

JERZY SIWIEC

Warszawa



W 1958 roku konstruktor jachtowy Red Freeman opracował dla właściciela dużej firmy handlowej H. Atfvilla nowy projekt pełnomorskiego jachtu motorowego. W niespełna rok od daty wykonania rysunków jacht został spuszczony na wodę i po przejściu prób pływa już pod nazwą „Laelia".

Jednostka ta, którą w całości widzimy na załączonym zdjęciu, zaopatrzona jest w dwa 6-cylindrowe silniki Diesla o mocy 86 KM każdy, napędzające dwie śruby trójłopatkowe. Przy pomocy tego napędu osiągnięto prędkość 11 węzłów. Jacht posiada niską nowoczesną sylwetkę. W przedniej i tylnej części kadłuba znajdują się kabiny pasażerskie z 6 kojami oraz umywalnie i toalety. Środkowa część kadłuba mieści obszerny salon.

Jacht przeznaczony jest do dłuższych rejsów i posiada własną kuchnię. Szerokie okna w nadbudówce i dwa luki świetlne dają doskonałe oświetlenie kabin. W kadłubie zainstalowane są 3 zbiorniki wody słodkiej, o objętości 500 galonów (1 gall. — 4,546 l) i 3 zbiorniki na paliwo, o objętości 700 galonów. Jacht zabiera na pokład opuszczoną przez dźwig łódź wiosłową. Wentylacja pomieszczeń przy pomocy nawiewników. Drzwi sterówki odsuwane do tyłu, przednia szyba zaopatrzona w tzw. „szybę wirującą". Wnętrza kabin i salonu wyłożone linoleum.

Dane techniczne jachtu

Długość	15,8 m
Szerokość	4,3 m
Zanurzenie	1,3 m
Moc maszyn	2 x 86 KM
Szybkość	11 w.

Malowanie modelu

Podwodna część kadłuba, lewe światło burtowe, pasy na kole ratunkowym — czerwone, śruby — złote, wały — srebrne, kadłub powyżej linii wodnej, maszt, pasy metalowe na pokładzie, winda kotwiczna, luki zejściowe, kotwica główna — jasnoszare. Pokład, listwy na nadbudówkach, trap, luki świetlne — w naturalnym kolorze drzewa. Wnętrze sterówki i salonu — kremowe. Kotwica zapasowa, pręty ochraniające od stłuczenia szyby świetlne — czarne.

Wszystkie pozostałe części jednostki białe.

Plany na stronicach 20 i 21.

NOWE KADRY INSTRUKTORÓW

Z inicjatywy Zarządu Głównego LPŻ również i w tym roku, w okresie wakacyjnym, odbyły się kursy na stopień instruktora modelarstwa szkutniczego. Kursy miały charakter kontrolnego seminarium z wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych.

Na kursie na stopień instruktora klasy II — I, zorganizowanym w lipcu br. w Gdyni, wydano dyplomy klasy I kol. Marianowi Łozie z Lublina i kol. Włodzimierzowi Marcinkowskiemu z Poznania. Poza tym przyznano kilkanaście dyplomów instruktora klasy II.

W sierpniu br. odbył się w Międzybrodziu Bialskim, pow. Żywiec, woj. krakowskie, kursoegzamin na stopień instruktora klasy III, na który przybyli kandydaci z terenu całego kraju. W wyniku egzaminów, liczba instruktorów modelarstwa szkutniczego powiększyła się o nowych 31 absolwentów. Rozpoczną oni swą pracę w modelarniach już w bieżącym miesiącu.

U MODELARZY WĘGIERSKICH (dokończenie ze str. 12)

Ostateczne wyniki przedstawione są w załączonej tabelce. Wśród modeli zdalnie sterowanych tylko 2 przedstawiały redukcje dużych jednostek (lodołamacz „Lenin" i statek pasażerski „Fortuna"). Pozostałe stanowiły prosto zbudowane motorówki i ścigacze. Poziom wykonanych modeli zaledwie dostateczny. Startowano tylko na aparaturach jednokanałowych. Według jednomyślnej oceny wyniki biegów wypadły niedostatecznie, żaden z modeli nie wykonał bowiem w pełni przewidzianych manewrów. Na tym odcinku sytuacja wygląda więc podobnie, jak i u nas.

Należy nadmienić, że najlepszy specjalista węgierski w zakresie zdalnego sterowania modeli kol. Akos Elekfi, zdobywca I miejsca na III MZMP w 1959 r. w Katowicach, nie brał udziału w zawodach, gdyż przebywał w tym czasie w ZSSR.

Zdobywcy I, II i III miejsc otrzymali nagrody w postaci pucharów różnej wielkości i wartości. Nagród rzeczowych nie było

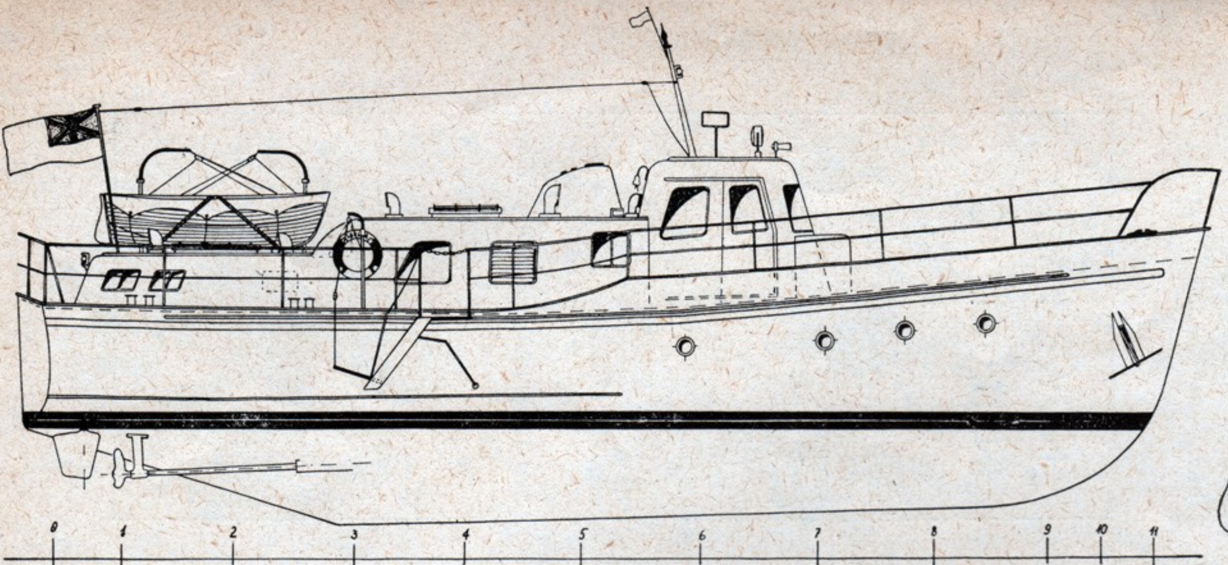
Klasa	Nazwisko i imię zawodnika	Uzyskał wynik	z silnikiem
2,5 cm³	Gutsohn Peter z Dozsa Club	71,0 km/h.	„Super Tieger"
5 cm³	Takacs Bela z Mav Club	75,9 „	
10 cm³	Versitz Jósef z Csepel Club	89,8 „	„ „
Zdal. sterow.	Papp Janos z Szeged Club	15,5 pkt.	„ „

„LAELIA” WIELKA BRYTANIA

40 TONOWY JACHT MOTOROWY

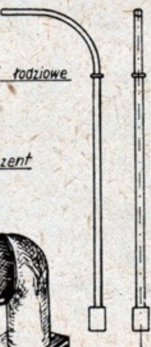
DANE TECHNICZNE

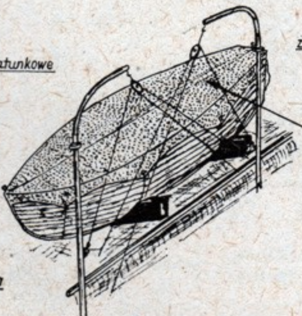
długość	15,8 m
szerokość	4,3 m
zanurzenie	1,3 m









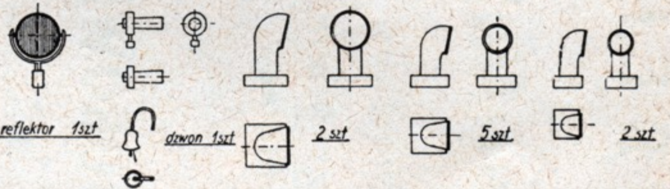


koło ratunkowe

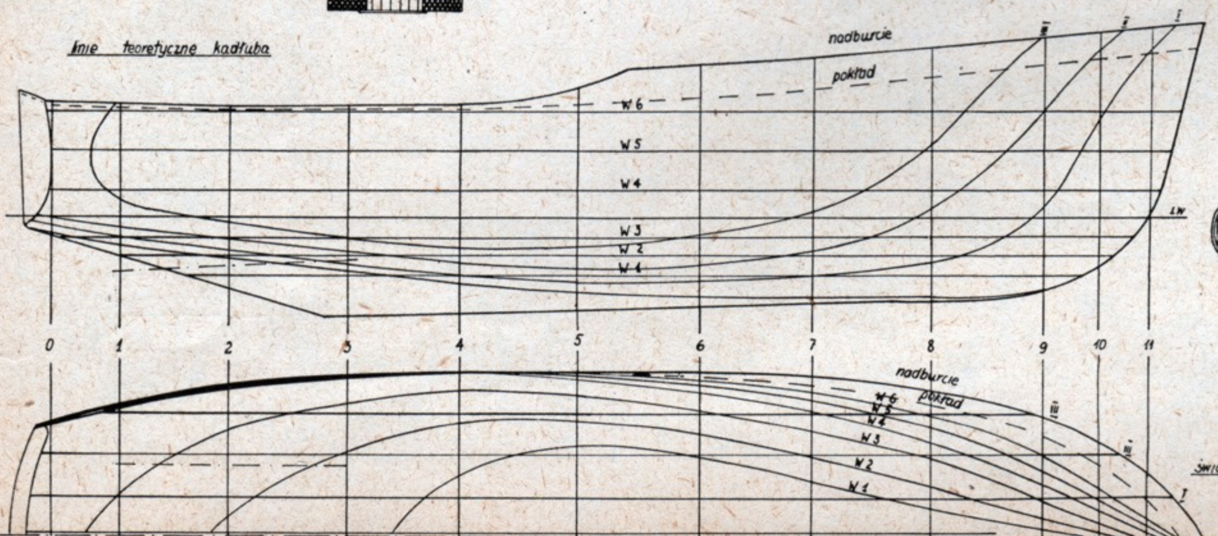
LAELIA







światła pozycyjne 2 szt 2 szt



	Jacht motorowy „LAELIA”		Nr rys. 03
Warszawa	podziałka 1:100, 1:50	opracował Jerzy Siwiec	
	Data: VIII-1959 r	kreślił	Nr ark 1/03

1 szt

luki świetlne

1 szt

maszt

luki zejściowe

winda kotwiczna

kotwica zapasowa

komin

kotwica

pollery 6 szt

półkluza 2 szt

nadburcie

pokład

podziałka 1:50

dźwig trapu

trap

płetwa sterowa 2 szt

prowadnica wału 2 szt

śruba 2 szt

podziałka 1:100

przekroje kadłuba

flaga

sposób zamocowania trapu

rysunki perspektywiczne oraz rzut górny salonu bez zachowania podziałki

kanapa

stół

kuchnia

krzesła

schody

rzut górny salonu

wyposażenie sterówki

koło sterowe

Warszawa	Jacht motorowy „LAELIA”		
	podziałka 1:100, 1:50	opracował Jerzy Siwiec	Nr rys. 03
	Data VIII 1959 r.		Nr ark. 2/03

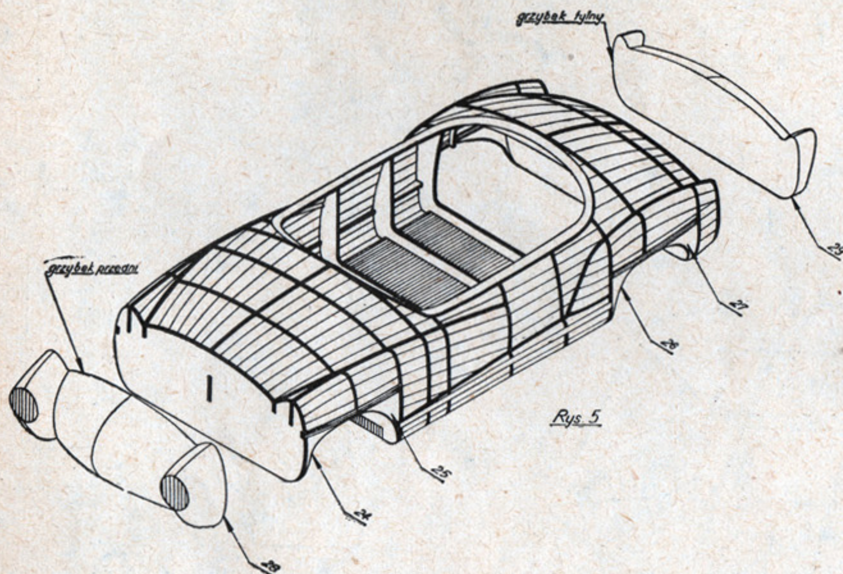
WRĘGOWE KONSTRUKCJE NADWOZI MODELI SAMOCHODÓW

DOKOŃCZENIE Z NRU 7–8

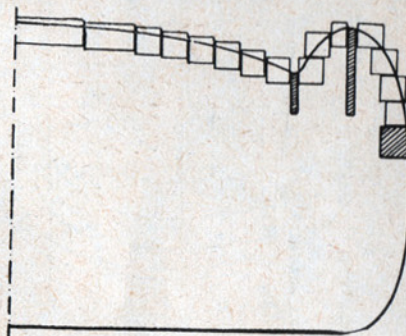
Do budowy nadwozia „Volkswagena — Karmann-Ghia" (rys. 5) zastosowano jeszcze dodatkowo grzybki przedni i tylny, które wykonujemy z klocka lipowego lub deseczek odpowiedniej grubości. Po przygotowaniu wszystkich części przystępujemy do składania szkieletu. Liczby, przy pomocy których ponumerowano poszczególne elementy nadwozia na rys. Nr 4 i 6, oznaczają kolejność składania. I tak np. przy budowie nadwozia modelu pokazanego na rys. 4, jako podstawa montażu służy nam deseczka, stanowiąca podwozie i oznaczona na rys. Nr 1, do której mocujemy następnie wręgi Nr 2, 3, 4, 5, 6, 7. Z kolei do wręg tych mocujemy listwy Nr 8 itd. Gotowy szkielet pokrywamy, co można wykonać dwoma sposobami, a mianowicie:

1. przez pokrycie papierem. Jeżeli szkielet pokrywamy papierem, a model nasz posiada konstrukcję, w której stosujemy grzybki, wówczas mocujemy je przed pokryciem pamiętając o tym, by były większe od wręg o grubość powłoki papierowej, jaką pokryjemy szkielet (rys. 7).
2. przez umieszczenie pomiędzy wolnymi przestrzeniami wręg listewek o odpowiedniej wielkości i grubości, jak to pokazano na rys. 8. Wystające krawędzie listewek zeszlifujemy do wielkości wręg szkieletu. Pokryte w ten sposób nadwozie pokazano na rys. Nr 5.

Odmienną budowę posiada nadwozie modelu furgonu „ŻUK" (rys. 6). Główną jego część stanowią wręgi wykonane ze sklejki lub deseczek o większej grubości i składane poziomo. Po złożeniu poszczególnych wręg, otrzymujemy gotowe nadwozie, które pokrywamy tylko w górnej części, stosując przy tym jedną z podanych metod, a następnie obrabiamy. Obróbka polega na zeszlifowaniu krawędzi wystających wręg.

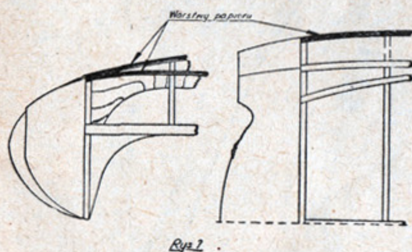


Rys. 5

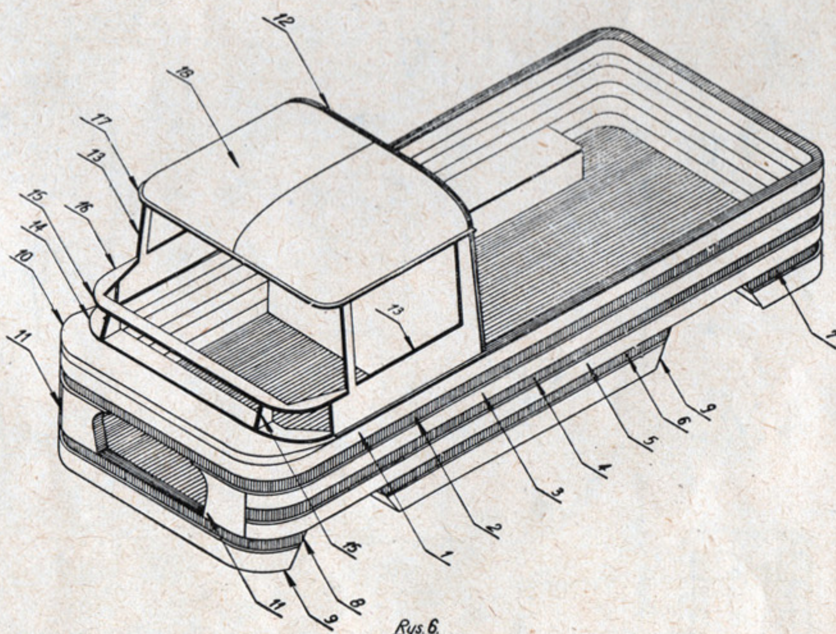

Rys. 8

Wykańczanie modelu nadwozia konstrukcji wręgowej przy pokryciu papierem lub listewkami nie będzie różniło się od wykańczania modelu wykonanego innymi metodami, a ponieważ metody te były już wielokrotnie omawiane na łamach „MODELARZA" nie będę tym razem ponownie ich opisywał.

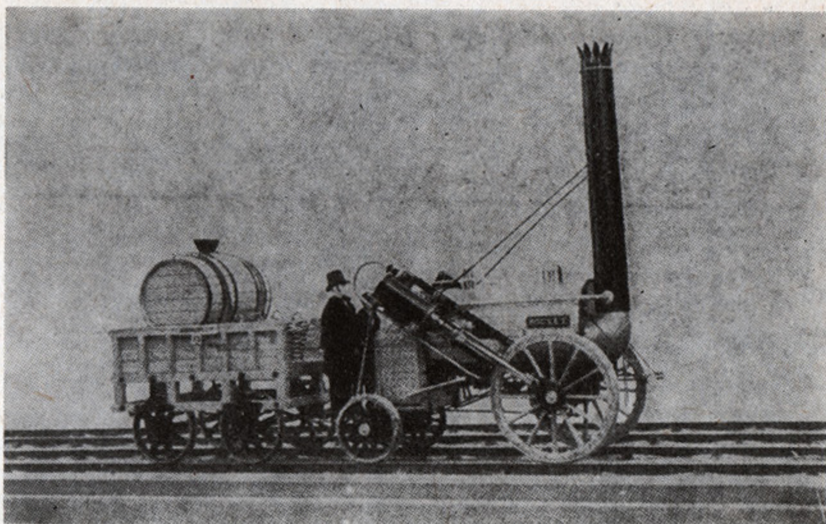
Opracował
ZENON DUTKIEWICZ
Poznań



Rys. 7


Rys. 6

Z DZIEJÓW LOKOMOTYWY



Lokomotywa „Rocket" Stephensona

Jednocześnie z opatentowaniem przez Jamesa Watta jego pierwszej maszyny parowej zaczęto bardzo poważnie zastanawiać się nad możliwością skonstruowania pojazdu napędzanego parą. W tym samym 1789 roku francuski inżynier wojskowy Cugnot zbudował rodzaj lokomotywy na trzech kołach.

Pierwszą lokomotywę przeznaczoną dla kolei żelaznych zbudowano w 1804 roku. Była ona już w całej pełni zdatna do użytku. Konstruktorem jej był Anglik Trevithick. Niewątpliwie miała ona jeszcze wiele usterek, ale potrafiła przy szybkości aż 8 kilometrów na godzinę (!) ciągnąć ciężar 10.000 kg. Jednakże pierwszą nadającą się rzeczywiście do praktycznego użytku lokomotywę, którą humor ludowy nazwał „Puffing-Billy", zbudował również Anglik, Hedley, w roku 1813. Lokomotywa ta służyła do przewożenia towarów aż do 1865 roku, a obecnie zdobi muzeum w Kensington obok sławnej „Rocket" (Rakiety) Stephensona.

Tym, który zdobył największy rozgłos, jeśli chodzi o konstrukcję lokomotyw, jest George Stephenson. Jego lokomotywa po raz pierwszy użyta została w 1814 r. przez koleje należące do kopalni w Kellingworth. Od tego czasu Stephenson skonstruował jeszcze wiele lokomotyw. Wszystkie one używane były jednak jedynie do transportu towarów. Lokomotywy te nie nadawały się do przewozu pasażerów, ponieważ szybkość ich była wciąż jeszcze mała. Tak więc aż do 1830 r. dyliżans był jedynym niezastąpionym środkiem komunikacji pasażerskiej.

W tej sytuacji zarząd budującej się kolei Liverpool-Manchester w roku 1829 ogłosił konkurs na najszybszą i najpraktyczniejszą lokomotywę. Konstruktor miał otrzymać nagrodę w wysokości 500 funtów, a więc sumę, jak na owe czasy, niezwykle wysoką.

Regulamin konkursu przewidywał, że lokomotywa 4-kołowa nie powinna przekroczyć wagi 4,5 ton (angielskich), a 6-kołowa 6 ton. Przy szybkości co najmniej 16 km/godz. musiała ona uciągnąć zestaw trzykrotnie cięższy od jej własnej wagi, a przy tym koszt jej produkcji nie powinien przekroczyć sumy 550 funtów.

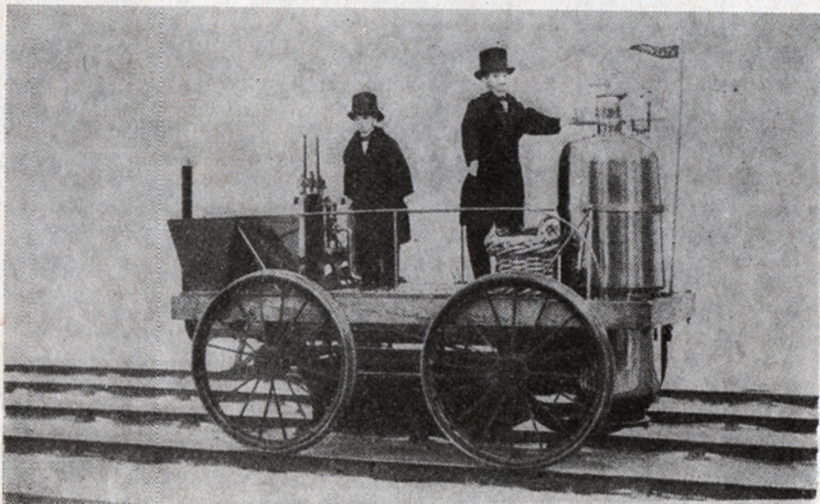
Konkurs, którego termin rozpoczęcia wyznaczono na dzień 6 października, ściągnął tłumy publiczności. Udział w nim wzięło 5 konstruktorów, którzy przedstawili 5 lokomotyw: „Rocket" — (Rakieta) Stephensona „Novelty" — (Nowość) Ericsona i Braitvaite'a „San Pareile" (Bez porównania) — Thimoty Hackwortha, „Perseverence" ((Wytrwałość) — Burstalla oraz „Cyclopede" — Brandretha.

Wyścigi lokomotyw odbyły się w Rainhill, w pobliżu Liverpoolu, na trasie długości 2,8 km, przy czym pierwsze ich dnie zużyto na bardziej ogólne oględziny startujących maszyn. Lokomotywy w ciągu jednego dnia miały 20 razy zmierzyć tę trasę, aby osiągnąć regulaminową odległość między Liverpoolem a Manchesterem. Stosownie do regulaminu konkursu, należało przede wszystkim zważyć lokomotywę, potem zaś odpowiedni zestaw, który by trzykrotnie przekroczył jej wagę. Przed zważeniem, zarówno lokomotywa, jak i woda w kotle musiały być nie ogrzane. Każdemu ze współzawodników została dostarczona odpowiednia ilość paliwa. Po dokonaniu tych wstępnych czynności, lokomotywy ustawiono w miejscu startu, który nie mógł jednak rozpocząć się dopóki para w kotle nie osiągnęła ciśnienia ponad 3,5 kvcm. Na stacjach końcowych znajdowali się kontrolerzy, odnotowujący bardzo dokładnie czas przyjazdu i odjazdu każdego pociągu.

Na trasę wyścigu jako pierwsza weszła lokomotywa Stephensona „Rocket". Przy ważeniu okazało się, że ciężar jej wynosi 4,3 tony. Długość jej łącznie z tendrem wynosiła 6,85 m. Posiadała ona 4 koła, przy czym ramię napędowe znajdowało się z przodu, a biegowe z tyłu. Okrągły kocioł-palenisko oparty na ramach miał 25 rur. Najwyższe dozwolone ciśnienie pary wynosiło 3,5 kvcm, palenisko 12,5 kvcm, a ruszty 0,46 kvcm. Do ram przytwierdzone były dwa cylindry z nachyleniem o 47° od poziomu. Średnica cylindra wynosiła 203 mm, a długość uderzeniowa — 432 mm. Moc cylindra przenoszono na koła za pomocą drągów korbowych, ustawionych do siebie pod kątem 90°. Siła pociągowa równała się 280 kg. Przekrój koła napędowego wynosił 1435 mm, biegowego — 863,6 mm, podstawa koła — 2184 mm. Odpływ pary z cylindrów skierowany był do komina w celu zwiększenia przeciągu. Tender był dwuramiennym (dwuosiowym). otwartym wagonem obciążonym beczką z wodą i pod obciążeniem ważył 3,2 tony. Zapasy wody i węgla wynosiły 0,25 tony i 1,1 kvm. „Rocket" przy szybkości 25 km na godz. mogła ciągnąć ciężar 14 ton. Bez obciążenia rozwijała natomiast szybkość około 40 km/godz. Jedna z prób wykazała, że „Rocket" obciążona 36 pasażerami potrafiła rozwinąć szybkość 30 km/godz., co prawda na równinie, a przy tym samym obciążeniu na stromej trasie — całych 15 km/godz., a więc szybkość, w którą w owym czasie mocno wątpiono. „Rocket" pomalowana była na żółto z czarnymi pasami, komin był biały.

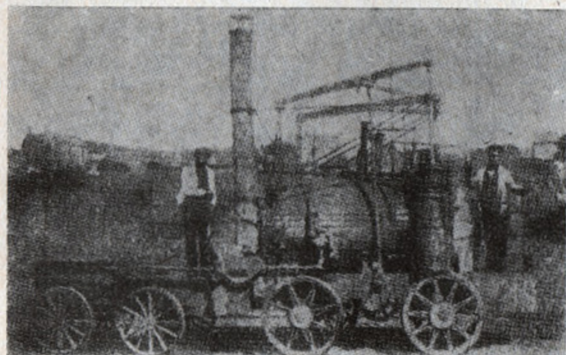
Jako druga stanęła na starcie lokomotywa „Sans Pareil". Waga jej wynosiła 4,77 tony. Była ona dwuramienna, podobnie jak i „Rocket". Zgodnie z regulaminem wyścigu, lokomotywa o tej wadze powinna mieć trzy osie. Toteż wypadła z konkursu. Poza tym jednak była ona dobrze zbudowana, wypróbowano więc ją poza konkursem, jednakże okazała się pod każdym względem gorsza od „Rocket". Taki sam los spotkał „Perseverence" i „Cyclopede". Szybkość tej pierwszej nie osiągała nawet połowy wymaganej, natomiast „Cyclopede" okazała się pojazdem konnym, a chodziło przecież o lokomotywy parowe.

Największe zainteresowanie wzbudziła „Novelty" Johna Ericsona. Waga jej wynosiła 3,9 tony. Była o wiele przyjemniejsza dla oka, aniżeli jej współzawodniczki i nie potrzebowała specjalnego wagonu na wodę i węgiel. Poza tym rozwijała dwa razy większą szybkość od „Rocket". Była to lokomotywa tankowa, toczyła się na 4 kołach, o przekroju 1250 mm i posiadała dwa poziome cylindry, o przekroju 152 mm i 330/425 mm długości uderzeniowej. Cylindry pracowały za pomocą sztang-drągów kątowych i poziomych drągów stykowych na korbowym ramieniu osi, które unosiło jedno koło napędowe. Podstawa koła wynosiła 1690 mm, moc pociągowa — 140 kg. Kocioł parowy składał się z pionowej komory cylindrycznej, zawierającej palenisko oraz poziomy cylinder, o przekroju 330 mm i długości 4572 mm, który z kolei mieścił wewnętrzną rurę ogniową długości 9,45 m, zwężającą się w przekroju od 101 mm przy palenisku do 76 mm przy kominie. Rura ogniowa była urządzona podobnie jak śluza z trzema przewodami, przez które przedostawały się ciepłe gazy z górnej części paleniska dołem do komina po drugiej stronie cylindra. Popielnik był



Lokomotywa Johna Ericsona „Novelty"

zamknięty, a dym wdmuchiwany pod ruszty maszyną przedmuchującą, wprowadzaną w ruch pracą sztangi kątowej. Nie było tam żadnej rury wybiegowej dla zużytej pary, która wydostawała się swobodnie z cylindrów prosto w powietrze. Paliwo dosypywano do paleniska za pośrednictwem zamontowanej w środku na górze rury, zamykanej szczelnie, by nie spełniała ona funkcji komina. Ruszty były opatrzone w kotwicę. Powierzchnia ich wynosiła 0,17 kvm, natomiast rury ogniowej około 3,8 kvm. Ciśnienie pary regulowane było za pomocą sprężynowego wentyla, wodę nabierano za pomocą pompy tłocznej. Lokomotywa nie posiadała tendera. Zapas wody znajdował się w tanku obok kotła, węgiel zaś stał w koszach na platformie.



Lokomotywa „Puffing Billy" Hedley'a

„Novelty" pomalowana była na kolor żółto-niebieski, przy czym koła były czerwone. Na przodzie umocowana była flaga. Wagony szły spokojnie i równo, ponieważ koła opatrzone były resorami, podczas gdy wagony konkurencyjne, według relacji źródeł współczesnych, zarzucały jak statek w czasie największej burzy, robiąc przy tym niesamowity hałas, podobny do walącego się domu. Toteż „Novelty" miała mnóstwo zwolenników i przy nieuniknionych w Anglii w podobnych wypadkach zakładach na ogólną liczbę 10 — 9 stawiano właśnie na nią. Niestety, już po pierwszym biegu pękła rura prowadząca do kotła. Po naprawieniu tej awarii „Novelty" ponownie stanęła do wyścigu. Przy szybkości 30 km/godz. poradziła ona swoją potrójną wagę i uciągnęła 45 pasażerów. Bez obciążenia rozwijała szybkość 60 km/godz.

Niestety, w dniu 14 października w „Novelty" pękł kocioł i lokomotywę wycofano z wyścigów.

Nagrodę otrzymała więc „Rocket", która spełniła wszystkie warunki konkursu. Przewaga „Rocket" nad pozostałymi lokomotywami polegała w pierwszym rzędzie na dobrej konstrukcji kotła parowego. I tak „Rocket" stała się prototypem lokomotywy naszych czasów. Lokomotywa Stephensona rozwinęła z czasem szybkość 50 km/godz., a kolej obok transportu towarowego zajęła się również i przewożeniem pasażerów.

Warto zaznaczyć, że żadne wyścigi Derby nie cieszyły się takim zainteresowaniem, jak właśnie wyścigi lokomotyw w Rainhill. Znaczenie ich było ogromne. Chodziło przecież o pokazanie światu, że ludzkość uzyskała nowy środek lokomocji.

UWAGA! W jednym z następnych numerów zamieszczone zostaną plany modelu parowozu.

Ze szwedzkiego tłumaczyła K. Jaźwińska

CIEKAWE KONSTRUKCJE

Opracował Janusz Kowalczyk, Warszawa

„TU-16" Samolot bombowy ZSRR

Myśl konstrukcyjna, podążając w ślad za postępem, pozwoliła stworzyć radzieckim konstruktorom samolot, z którym chcę zapoznać naszych czytelników.

Samolot bombowy „Tu-16" należy do klasy samolotów dużych, będzie więc mógł dać wyobrażenie o gabarytach aparatów latających. Wprawdzie samolot ten został zademonstrowany w roku 1954, nie był jednak konstrukcją nową. Pierwsze swe loty „Tu-16" wykonał pomyślnie na początku 1952 r., dzięki czemu został zaliczony do strategicznych maszyn bombowych.

OPIS KONSTRUKCJI

Płatowiec „Tu-16" posiada konstrukcję całkowicie metalową, skorupową. Skrzydła zamocowane są na wysokości osi podłużnej kadłuba. Płat całkowicie zmechanizowany również konstrukcji skorupowej.

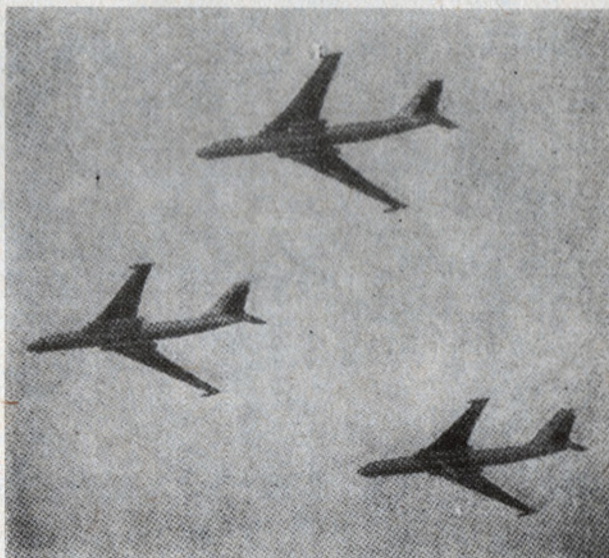
Skrzydło posiada dwa dźwigary (główny i pomocniczy). Profil skrzydła jest własnym profilem wytwórni i zmienia się wzdłuż skrzydła z 13-procentowego przy kadłubie do 10-procentowego na końcu płata. Skrzydła mają podwójny skos; w pierwszej części przykadłubowej wynosi on 40°, w dalszej zaś zmniejsza się do 35°. Każde skrzydło zaopatrzone jest w dwie kierownice strug. W części przykadłubowej skrzydła znajdują się klapy, pozostałą ich długość wypełniają lotki. Przejścia skrzydeł poprzez obudowę silników w kadłub mają linie opływowe. Skrzydło posiada ujemny wznios, co stanowi cechę raczej charakterystyczną dla samolotów szybkich.

Usterzenie samolotu stanowi ster kierunku i wysokości. Ster kierunku wraz ze statecznikiem pochylony jest do tyłu, statecznik zaś przechodzi wydłużoną, przednią częścią w kadłub. Usterzenie wysokości posiada znaczny skos do tyłu. Stery wysokości zaopatrzone są w klapki wyważające. System sterowania opierzeniem oraz lotkami składa się z popychaczy.

Kadłub samolotu stanowi skorupa metalowa, łącząca wszystkie elementy i stanowiąca siłowy element całości konstrukcji. W przedniej części kadłuba znajduje się pomieszczenie dla załogi i urządzenia radarowe. Druga kabina za stanowiskiem tylnego strzelca mieści się pod usterzeniem. Wejście do tej kabiny jest w dole kadłuba.

Podwozie samolotu o układzie trójkołowym. Przednia goleń wraz z dwoma kołami wciągana jest w kadłub. Golenie główne chowane są w specjalnie zabudowane pod skrzydła gondole. Amortyzacja podwozia jest oleo-pneumatyczna.

Napęd samolotu stanowią dwa silniki wbudowane w części kadłuba, w której łączy się on ze skrzydłami. Wloty powietrza do silnika mają kształt dwu kieszeni po obydwu bokach kadłuba. Moc silników wynosi łącznie 13600 KG siły ciągu, co pozwala przypuszczać, że osiągi samolotu są niemałe.



WSKAZÓWKI DLA MODELARZY:

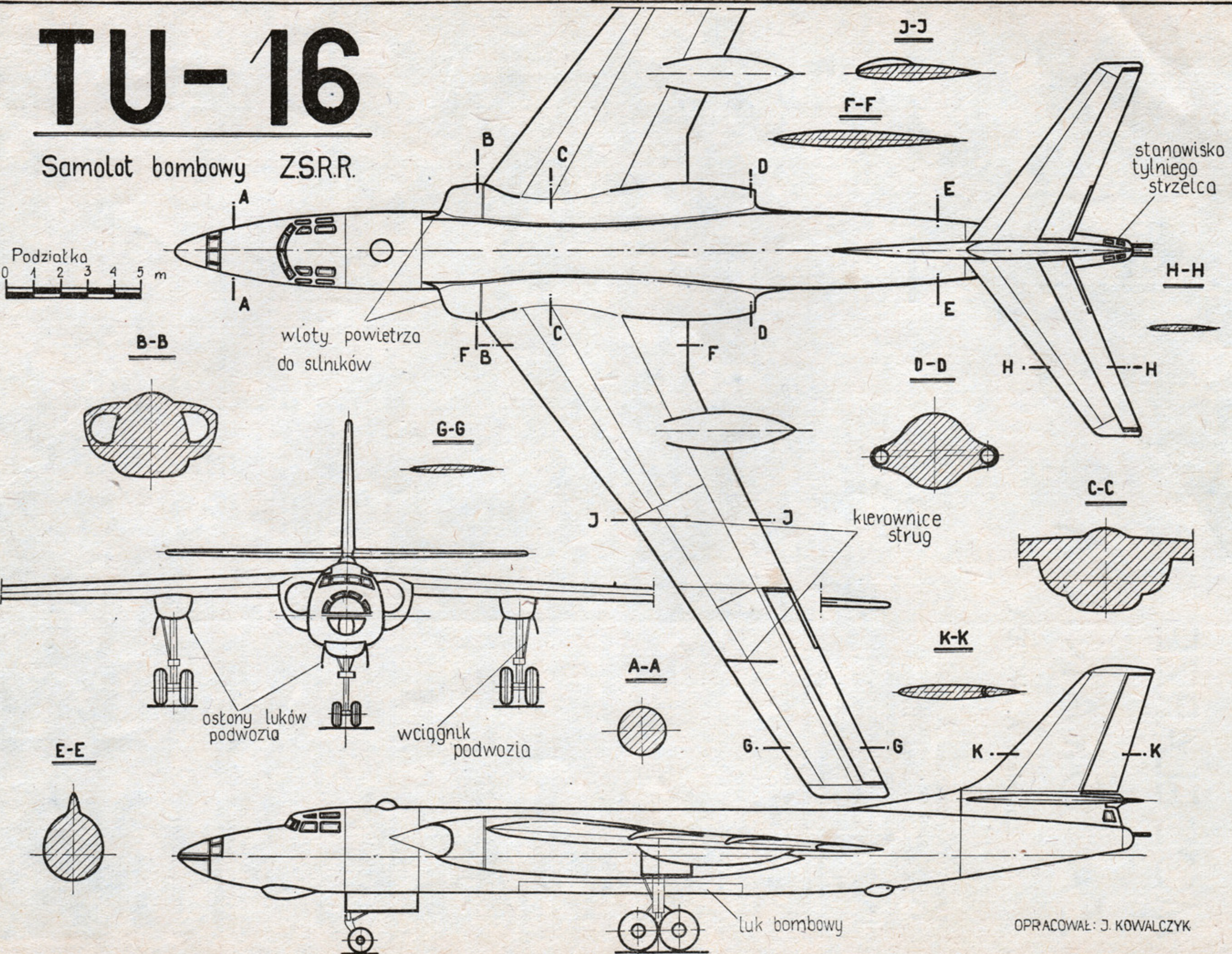
Wśród samolotów myśliwskich które na pewno większość modelarzy posiada w swoich kolekcjach, dobrze jest mieć wykonany w tej samej skali samolot bombowy dużych rozmiarów. Do tego celu nadaje się właśnie nasz „Tu-16".

Po zbudowaniu modelu przystępujemy do malowania. Samolot posiada barwę metalu, a więc kolor srebrny. Jego powierzchnia musi być gładka i błyszcząca. Na końcach skrzydeł namalowane są znaki ZSRR — czerwone gwiazdy z białym obramowaniem. Mieszczą się one na wysokości połowy długości lotki i zajmują 1/3 szerokości płata wraz z lotką. Na stateczniku pionowym namalowane są ponadto gwiazdy po jego obydwu stronach oraz na kadłubie w połowie odległości między skrzydłami i statecznikiem. Napisów lub innych widocznych znaków samolot ten nie posiada. Były jednak egzemplarze malowane na kolor ciemny.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	34,5 m
Długość	36,5 m
Powierzchnia nośna	170 m²
Prędkość lotu ok.	1000 Km/h
Ciężar w locie	70000—80000 KG
Udźwig bomb	9000 KG
Zasięg około	5000 Km

Materiały „Reaktywnyje samolety mira" — opracowanie angielskie, przetłumaczone na język rosyjski i wydane w ZSRR; „Modelbau und Basteln" Nr 4/59.


TU-16
Samolot bombowy Z.S.R.R.
Podziałka
0 1 2 3 4 5 m
stanowisko tylniego strzelca
wloty powietrza do silników
kierownice strug
osłony luków podwozia
wciągnik podwozia
luk bombowy
J-J
F-F
H-H
B-B
G-G
D-D
C-C
K-K
A-A
E-E
OPRACOWAŁ: J. KOWALCZYK

POLSCY MODELARZE ZA GRANICĄ



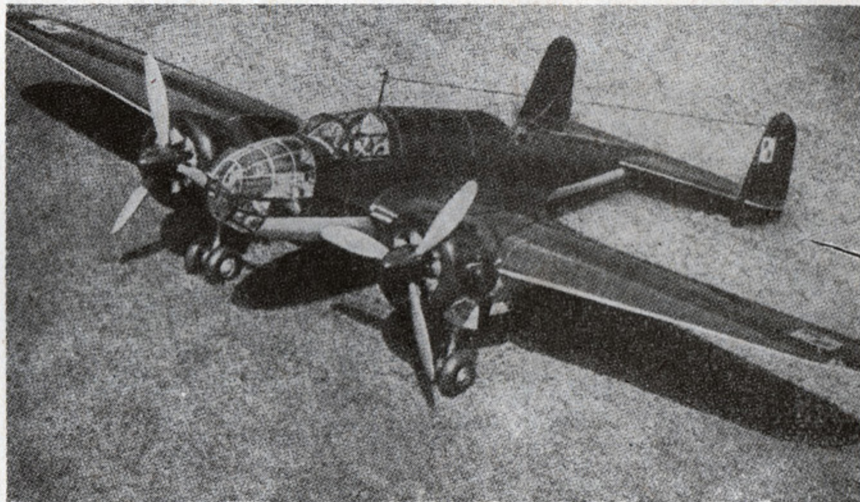
Zbigniew A. WOJDA

KAPITAN Zbigniew A. Wojda, były pilot myśliwski słynnego „Kościuszkowskiego" Dywizjonu 303, liczący obecnie czterdzieści lat i zamieszkały w Whitchurch, należy do elity modelarzy polskich w Wielkiej Brytanii. Modelarstwo interesowało go od lat młodzieńczych i jeszcze w okresie przedwojennym budował on liczne modele redukcyjne. Wojna w 1939 r. zastała go jako podchorążego lotnictwa w Dęblinie.

Dzieląc koleje losu wspólne wielu lotnikom polskim, Wojda znalazł się w r. 1940 na Wyspach Brytyjskich. Tu, walcząc w szeregach Dywizjonu 303, kpt. Wojda odniósł 5 zwycięstw powietrznych. 12 kwietnia 1942 r. podczas bitwy powietrznej stoczonej przez 37 „Spitfire" z pięciokrotnie liczniejszą formacją „Focke-Wulf" FW-190, Wojda ranny w obie nogi i głowę, został zestrzelony nad kanałem La Manche. Po godzinie jednak wyratowano go z morza i stopniowo powrócił do zdrowia.

Modelarstwo nie przestało go interesować, toteż poświęcił mu swe wolne chwile. W pierwszych latach po wojnie, mając dużo wolnego czasu, Wojda zajął się intensywnie modelarstwem, poświęcając szczególną uwagę modelom redukcyjno-latającym. W r. 1948 zbudował on bardzo udany model latający „PZL" P-24, wyposażony w silnik 5 cm³. Wobec braku odpowiedniej dokumentacji, mode' ten nie był zbyt szczegółową kopią oryginału, ale latał znakomicie, przebywając w powietrzu łącznie ponad 80 godzin.

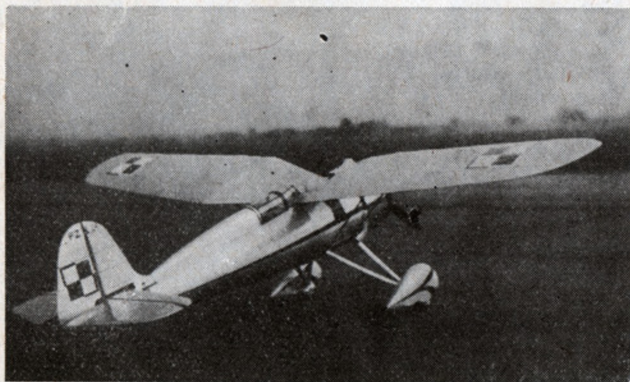
Wśród modeli redukcyjnych wykonanych przez Wojdę za najlepszy uznano piękny „Spitfire-Vb", stanowiący wierną kopię jego oryginalnej maszyny, na której odniósł zwycięstwa a następnie został ranny. Model ten pokazano po raz pierwszy publicznie na II Wystawie Polskiego Klubu Modelarsko-Lotniczego, zorganizowanej w Londynie w końcu marca 1952 r. Wystawiony następnie w tymże roku na XXVII Model Engineer Exhibition w Londynie uzyskał przy bardzo silnej konkurencji w swojej klasie czwartą nagrodę — dyplom Commended. Na tej samej wystawie znalazł się również opracowany i wykonany przez Wojdę model wyścigowy, noszący oznaczenie „ZAW-20". Maszyna ta, wspaniale wykończona i odznaczająca się szczególnie szlachetną sylwetką, posiadała charakterystyczne „Skrzydło Puławskiego", do zastosowania którego nakłoniły Wojdę doskonałe wyniki w locie uzyskane z jego modelem „P-24" oraz oryginalny kształt, wyróżniający od razu model.



„ZAW-30" uzyskał na wystawie trzecią nagrodę dla modeli tej klasy i otrzymiał dyplom „Highly Commended".

W sierpniu roku następnego na XXVIII Model Engineer Exhibition w Londynie kpt. Wojda pokazał swoje najwspanialsze dzieło — redukcyjno-latający model PZL „ŁOŚ-B" nad którym pracował usilnie od dłuższego już czasu. Wykonanie tej pracy pochłonęło ponad 500 roboczogodzin.

Model ten przyniósł swemu twórcy najwyższe uznanie w karierze modelarskiej. Wśród ponad stu eksponatów lotniczych, nadesłanych przez najlepszych speców modelarskich w Wielkiej Brytanii „Łoś" Wojdy uznany został przez sędziów konkursowych za najwybitniejszy model całego działu lotniczego wystawy i odznaczony najwyższą nagrodą — pucharem „Championship Cup", oraz pierwszą nagrodą w klasie modeli redukcyjno-latających — srebrnym medalem.



„Łoś", wykonany z niezrównaną precyzją, wzbudzał powszechny zachwyt. Miał on rozpiętość 1250 mm, ważył ponad 2 kG i zaopatrzony był w dwa silniki ED-Mk, III 2,46 cm³. Model posiadał całkowitą instalację elektryczną, a specjalna dźwignia w kabinie pilota uruchamiała wysuwany przy nocnych lądowaniach reflektor, zapalający się automatycznie po wychyleniu. Fotele załogi i karabiny maszynowe były ruchome. Model po starcie wciągał podwozie i zamykał klapy na krawędzi spływu, otwierając je i wysuwając koła do lądowania. Wnętrze, oprócz kompletów dźwigni i przyrządów zaopatrzone było w: apteczki, gaśnice, rakietnice i inne szczegóły wyposażenia. Misternie wykonane mapniki zawierały mapy, które czytane przez szkło powiększające przedstawiały okolice Warszawy. Do uzyskania tak wielkiej precyzji modelu przyczynił się konstruktor „Łosia", inż. Jerzy Dąbrowski, który dopomógł Wojdzie narysować i dokładnie rozmieścić wszystkie detale wnętrza.

Brytyjska prasa modelarska poświęciła temu modelowi dużo miejsca, a „Model Aircraft" odstąpił od tradycji nieopublikowania zdjęć modeli na okładce i zamieścił tam efektowną fotografię „Łosia" Wojdy. Model znalazł się następnie w centrum zainteresowania na III Wystawie Polskiego Klubu Modelarsko-Lotniczego, skupiając stale wokół siebie grono zwiedzających.

Obowiązki rodzinne i zajęcia zawodowe poważnie ograniczyły twórczość modelarską Wojdy. Ostatnio rozpoczął on budowę redukcyjno-latającego „RWD-13", ale praca nad modelem posuwa się powoli.

W trudnej sztuce modelarskiej kapitan Zbigniew A. Wojda osiągnął klasę nieprzeciętną. Jego znakomity „Łoś" na długo pozostanie w pamięci tych, którzy mieli możność go oglądać.

J. Cynk

ODPOWIEDZI REDAKCJI

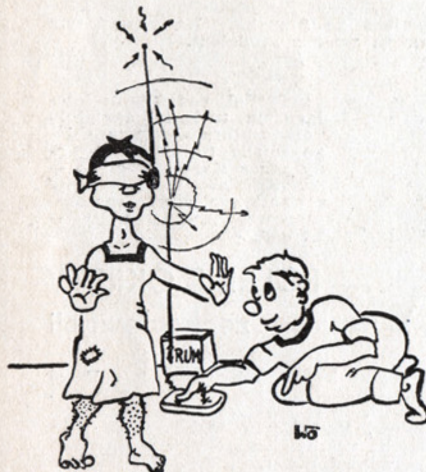
Wojciech Skroboń — Bielsko-Biała — najodpowiedniejszą książką, w której można znaleźć wiele ciekawych wiadomości o budowie aparatury do zdalnego sterowania, jest pozycja pt. „Zdalne sterowanie modeli" Z. Korsaka i inż. J. Wojciechowskiego, którą można nabyć w księgarniach technicznych w cenie 20 zł.

Tadeusz Starek — Lublin, Stanisław Bechert — Gniezno, Stanisław Matyja — Poznań — plany modelarskie, czasopisma i inne materiały, wysyłamy po uprzednim wpłaceniu należności na nasze konto w PKO VI Oddział Miejski, Warszawa nr 99-9-420164. Na odwrotnej stronie odcinka należy wyszczególnić na jakie plany została dokonana wpłata. Przy wypisywaniu przekazu PKO należy podać czytelnie nazwisko i adres. W razie nieczytelnego wypełnienia przekazu, poszkodowany jest jedynie wpłacający, gdyż załatwiony zostanie w ostatniej kolejności. Planów za zaliczeniem pocztowym nie wysyłamy.

Krzysztof i Marek Gębbicy — Kraków — plany modeli redukcyjnych polskich samochodów „Nysa" i „Żuk" zamieścimy dopiero w 1960 r. Pozdrawiamy Was.

Kazimierz Zborowski — Nieszawa — zostały wysprzedane następujące numery „Małego Modelarza" nr 1, „Flota Desantowa" nr 4, „Orzeł i Nautilus" nr 8. Szybowiec „Mucha Standart" inne numery wysyłamy po wpłaceniu należności na nasze konto w PKO VI O/M Warszawa nr 99-9-420164. Zasyłamy pozdrowienia.

HuMoR



„CIUCIUBABKA RADIO-CONTROL"

Rys. St. Workert

MODEL JACHTU TURYSTYCZNEGO „SOURISS II"

Model jachtu „Souriss II" wykonany według planów „Modelarza" przez Zdzisława Umińskiego z Łodzi. Napęd modelu stanowi silnik od wycieraczki samochodowej 6 V oraz akumulator 6 V. Model oświetlony jest kolorowymi żarówkami.

Foto: Ammer

„MODELARZ" POMAGA

Tadeusz Bądkowski z grupą modelarzy z Woźnik Śląskich, ul. Dworcowa 300, pow. Lubliniec, poszukuje broszury z 1932 r., w której została opisana dokładnie budowa szybowca CWJ.

Wojciech Przeperski — Toruń, ul. Wybickiego 14/16, posiada do odstąpienia silnik czeski IV-V-2,5 cm³ częściowo zużyty (z uszkodzonym gaźnikiem) w cenie 150 zł.

Waldemar Polanowski — Bielsko-Biała, ul. Wzgórze 18/6, poszukuje „Modelarza" nr 2 i 3 z 1957 r.

Herbert Zwaka — Łany, ul. Wiejska 103, pow. Koźle, poszukuje planów modeli redukcyjno-latających na uwięzi następujących samolotów: „P-11", „Spitfire", „Jak-3", „Jak-9" „Hurrican", „RWD-5" i „RWD-9" lub inne w skali 1:1. Dając w zamian nowy silnik TD-4 2,5 cm³ lub płacąc gotówką.

Kazimierz Miksa, Lednica Górna 100, pow. Wieliczka, woj. Kraków, zamieni luźne numery „Skrzydlatej Polski" z 1957/58 roku (około 45 numerów) na książki lotnicze lub o tematyce modelarstwa lotniczego.

Ryszard Ledwich, Lublin, ul. Melgiewska 7/9 m 1 (Blok awaryjny), posiada do odstąpienia następujące plany modeli lotniczych. Model z napędem gumowym „Ważka", model na uwięzi WS-47, model samolotu z nap. silnikowym RWD-9 bis, model z napędem silnikowym J-45, model z napędem silnikowym „Komar", plan modelu szybowca „Strzała" — zamieniając za plany modeli szkutniczych, lub za plany lotnicze, względnie za materiały modelarskie.

Bronisław Janecki — Pabianice, Warszawska 41 — odsprzeda, zamieni lub odstąpi następujące czasopisma: „Młody Technik" nr 12/55 i nr 1, 2, 3, 4, 7/55 rok, „Modelarz" nr 4/57 i 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7/58 rok, „Letecky Modelar" nr 9/57, „Kridla Vlasti" 21/57 r., „Skrzydlata Polska od 1—32/58 r. (brak nr 23, 28, 31), z 1957 r. rocznik (brak tylko nr 30), rok 1956 — nr 5, 8, 9, 27, 32, 34, 35, 47, 48, 49, 50, 51, 52, rok 1955 nr 6, 8, 10, 11, 15, 21, 43, 44, 67, 42, broszury i książki: „Projektowanie modeli latających", „Modele z ruchomymi skrzydłami". Czasopismo „Urania". Rocznik z lat 1948, 1949, 1950, 1954, 1955, 1956, 1957, rok 1958 od nr 1 do 6 włącznie.

Zdzisław Kozieł — Kraśnik Fabryczny, ul. Bieruta 15/23, poszukuje następujących czasopism: „Skrzydlata Polska" — luźne numery z lat 1946—53, „Skrzydlata Polska" — luźne numery z lat 1945—51, 1954, 1956, 1959, „Modelarz" — 1955 r. nr 1, 1956 r. nr 2/10, 3/11 i 1958 r. nr 4/36, 6/38, 10/42, za które zapłaci gotówką, względnie zamieni za następujące czasopisma: „Skrzydła i Motor" — Kompletny rocznik 1949—1950 bez oprawy oraz numery z lat 1947, 50, 53, „Skrzydlata Polska" — luźne numery z lat 1947—58, „Modelarz" 1956 r. nr 4/12, 11/19, oraz za czasopisma „Auto-Moto-Sport" i „Morze".

Bolesław Gajewski — Grzegorzowice, pocz. Sarnia Zwola, pow. Opatów, zakupi książkę „Skrzynka elektrotechniczna" lub wymieni ją za „Modelarza" nr 2 do 9 z 1958 r.

SPROSTOWANIE

W numerze 50 „Modelarza" wkradł się błąd zniekształcający nazwisko naszego Czytelnika. Wykonawcą dżonki handlowej jest Henryk Kazanecki z Poznania, a nie jak mylnie podano Kurowski. Za powstały błąd przepraszamy kol. Kazaneckiego i naszych Czytelników.

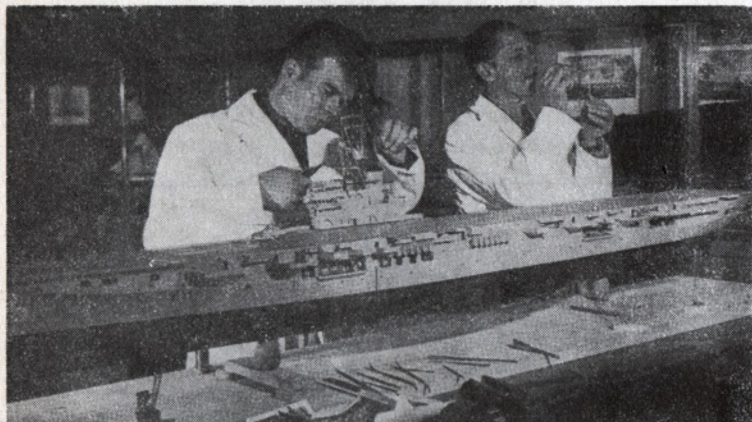
CZASOPISMO ZALECONE DO BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3 – 308 57 Z DN. 25 MARCA 1957 R.

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14. Telefon 4-12-31 wewn. 28. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują Urzędy Pocztowe i listonosze. Instytucje i Zakłady Pracy, mające siedzibę w miejscowościach, w których znajdują się Oddziały, względnie Delegatury „Ruchu" — zamawiają prenumeratę w tychże jednostkach „Ruchu". Instytucje Centralne, zamawiające prenumeratę dla podległych im jednostek terenowych w skali krajowej, zgłaszają zamówienia do Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO 1-6-100020. Cena w prenumeracie: kwartalnie zł 7,50, półrocznie zł 15,00, rocznie zł 30.00. Termin zgłaszania przedpłat do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Zlecenia na wysyłkę wydawnictw polskich za granicę przyjmuje Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 48. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 1490. Nakład 23.400 egz. W-46.

WYDAJE ZG LPŻ

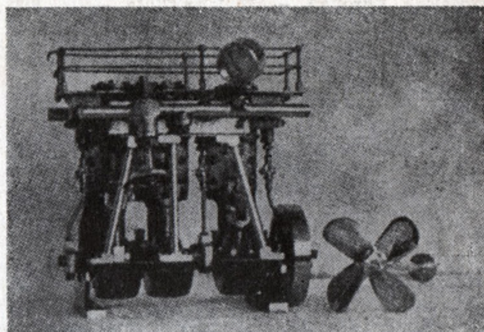
Redaguje zespół w składzie Roman Michalik — Przewodniczący Kolegium, Stefan Smolis — Sekretarz Redakcji, Jan Marczak, Władysław Niestój, Zygmunt Szcześniak — Redaktorzy Działów

CIEKAWOSTKI modelarza



LOTNISKOWIEC „AROMANCHE"

Wielu naszych modelarzy, posługując się planem zamieszczonym w „Modelarzu" Nr 1/57, zbudowało model francuskiego lotniskowca „Aromanche". Najdokładniejszy model tego okrętu jest jednak wystawiony w Muzeum Marynarki w Paryżu. Zdjęcie nasze przedstawia wykańczanie modelu „Aromanche" przez zespół najlepszych modelarzy francuskich, przed przekazaniem go do Muzeum.



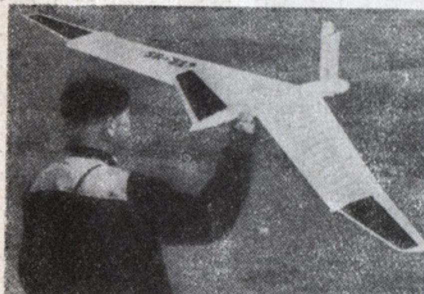
MAŁA, ALE...

Trzycylindrowa maszyna parowa, przeznaczona do napędu średniej wielkości modeli pływających, skonstruowana i wykonana przez Gerharda Lissek z Solingen — NRF.

„KONTRA ŻYRO"



Na Zawodach Modeli Redukcyjno-Latających w Gdańsku można było obejrzeć ciekawy model nazwany „Kontra Żyrem", wykonany przez Bolesława Staszkiewicza ze Słupska. Na powyższym zdjęciu wykonawca wraz z modelem.



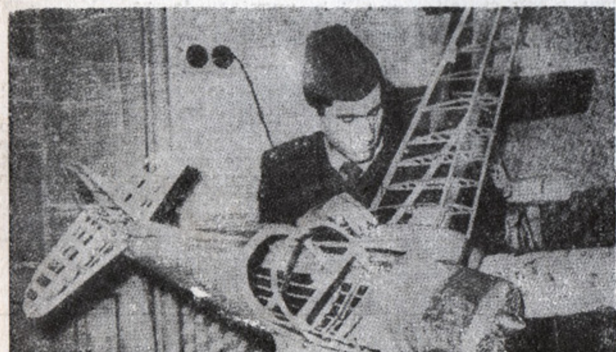
Zawodnik NRF, Rolf Claas ze zwycięskim modelem szybowca.



Model redukcyjno-latający na uwięzi samolotu konstruktora amerykańskiego Curtis Pitts'a zbudowany przez Karola Kociena — Bielsko-Biała. Jako napęd zastosowano silnik samozapłonowy „Jaskółka I" — 2,5 cm³.

POLSKIE OKRĘTY w Czechosłowacji

Instruktor modelarstwa kol. Krucky Zdenek z Pragi z zamiłowaniem wykonuje modele różnych okrętów. Ze szczególnym upodobaniem zajmuje się budową modeli polskich okrętów. Na zdjęciu widzimy go przy wykańczaniu modelu naszego niszczyciela „Grom" sprzed 1939 r.



DWUMETROWY MODEL

Czechosłowacki modelarz Emil Soka buduje model samolotu o rozpiętości 2.000 mm. Do napędu zastosowany zostanie silnik typu boxer o poj. 20 cm³, skonstruowany przez wykonawcę modelu.

